STAATSVERBRAUCH UND ÖFFENTLICHE INVESTITIONEN IN DEUTSCHLAND 1780 - 1850

Dissertation
zur Erlangung des
wirtschaftswissenschaftlichen Doktorgrades
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen
Fakultät der Georg-August-Universität zu
Göttingen

vorgelegt
von
Karl Borchard
aus
Duderstadt

GÖTTINGEN 1968

1967

STAATSVERBRAUCH UND ÖFFENTLICHE INVESTITIONEN IN DEUTSCHLAND 1780 - 1850

Dissertation
zur Erlangung des
wirtschaftswissenschaftlichen Doktorgrades
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen
Fakultät der Georg-August-Universität zu
Göttingen

vorgelegt
von
Karl Borchard
aus
Duderstadt

GÖTTINGEN 1968

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Berichterstatter: Prof.Dr.Wilhelm Abel

Mitberichterstatter: Prof.Dr.Helmut Hesse

Tag der mündlichen Prüfung: 24.7.1967

Gliederung:

Seite

A. Grundlegung

I. Die Fragestellung 1

II. Das Material, seine statistische Verwendbarkeit und Aussagekraft 5

III. Gang der Untersuchung 8

B. Der Staatsbedarf und seine Deckung an der Schwelle zum Industriezeitalter

I. Entwicklung und Struktur des Staatsbedarfs: traditionelle und neue Aufgabenbereiche im Zuge der Industrialisierung

1. Staatsfunktionen und Ausgabebereiche bis zum Ende des 18. Jahrhunderts 10

2. Die Ausweitung der Staatstatigkeit seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts: das liberale Vorbild und der industrielle Aufbruch 13

II. Die Deckung des Staatsbedarfs am Vorabend des Industriezeitalters

1. Die ordentlichen Deckungsmittel der Staatshaushalte: Grundlagen und Strukturen

a. Finanzgewalt und Einnahmegestaltung am Ende des 18. Jahrhunderts 17

b. Die Struktur der Staatseinnahmen in Bayern, Baden und Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts 22

c. Politischer Umbruch und Neuordnung des Finanzwesens: die deutschen Staaten zwischen Reform und Restauration 25

d. Entwicklung und Struktur der Staatseinnahmen in Deutschland von 1820 - 1850

aa. Volumen und Struktur der Staatseinnahmen in Bayern, Baden und Preußen von 1820 - 1850 30

bb. Volumen und Struktur der Einnahmen der deutschen Staaten zur Mitte des 19.Jahrhunderts 41

2. Die Staatsverschuldung: vom Konsumtiv- zum Produktivkredit

a. Das traditionelle Bild der öffentlichen Verschuldung bis zum Ende des 18.Jahrhunderts 52

b. Das sozial-wirtschaftliche Verschuldungsmotiv in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts 55

c. Grundzüge der Entwicklung der Staatsverschuldung in Deutschland von 1780 - 1850

aa. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Bayern von 1800 - 1850 58

bb. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Baden von 1782 - 1850 70

cc. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Preußen von 1786 - 1850 78

dd. Das Gesamtbild der Staatsverschuldung in Deutschland in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts 89

C. Die Staatsausgaben in Deutschland von 1780 - 1850

I. Die Staatsausgaben in Bayern 1777 - 1851

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1777-1851 nach Hauptausgabebereichen 111

2. Das moderne Budget 1819-1851 nach funktionellen Kategorien 122

II. Die Staatsausgaben in Baden 1770 - 1850

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1770-1850 nach Hauptausgabebereichen 134

2. Das moderne Budget 1820-1850 nach funktionellen Kategorien 144

III. Die Staatsausgaben in Preußen 1740 -1850

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1740-1850 nach Hauptausgabebereichen 156

2. Das moderne Budget 1821-1850 nach Dienstzweigen und funktionellen Kategorien 167

IV. Die Staatsausgaben der deutschen Staaten zur Mitte des 19. Jahrhunderts

1. Volumen und Struktur der Staatsausgaben nach Hauptausgabebereichen 182

2. Die Staatsausgaben der deutschen Staaten nach funktionellen Kategorien 199

D. Die öffentliche Investitionen im Verkehrssektor in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts

I. Die Ausgangssituation am Ende des 18.Jahrhunderts 223

II. Die Wasserstraßen

1. Kanalbau 225

2. Strombauten 243

III. Der Straßenbau 260

IV. Der Eisenbahnbau 279

E. Schlußbemerkung 302

F. Quellen und Literatur

I. Ungedruckte Quellen 304

II. Gedruckte Quellen 304

III. Literatur 307

A. Grundlegung

I. Die Fragestellung

Die Geschichte der Industrialisierung Deutschlands ist bisher nur unvollständig geschrieben worden. Einzelne, auf bestimmte Regionen und Sachgebiete begrenzte Untersuchungen haben zwar ein detailliertes Bild des frühen Industrialisierungsprozesses gezeichnet(1), aber dieses "Mosaikbild" des industriellen Durchbruchs in Deutschland bedarf der Ergänzung.

Es genügt nicht, allein die "Geschichte" einer wirtschaftlichen Entwicklung darzustellen, denn wie groß auch immer die ökonomische Datensammlung ausfallen würde, die einzelnen Tatsachen allein machen weder den Prozeß verständlich noch erlauben sie eine Einsicht in das Zusammenwirken der verschiedenen bewegenden Kräfte. Nur mit Hilfe der ökonomischen Theorie fügen sich die einzelnen Daten in ein System, das die Analyse des Prozeßablaufs ermöglicht. Die Einbeziehung neuer Daten in die theoretische Analyse löst jeweils eine neue Fragestellung nach ihrer Wirksamkeit und ihren Impulsen aus. Andererseits kann ausgehend von der Theorie auch nach bisher in der Darstellung der industriellen Revolution in Deutschland nicht berücksich-

1) Vgl. u.a. für Preußen: H. Krüger, Zur Geschichte der Manufakturen und der Manufakturarbeiter in Preußen, Berlin 1958; W.O. Henderson, The State and the Industrial Revolution in Prussia, Liverpool 1958; für Hannover: H. Linde, Das Königreich Hannover an der Schwelle des Industriezeitalters, in: Neues Archiv für Niedersachsen, H. 24, Hannover 1951, S. 413ff; für Süddeutschland: W. Zorn, Handels- und Industriegeschichte Bayrisch-Schwabens 1648-1870, Augsburg 1961; W. Fischer, Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden, 1800-1850, 1. Bd., Die staatliche Gewerbepolitik, Berlin 1962.

tigten makroökonomischen Größen gefragt werden, weil in der Theorie ein deutlicher Zusammenhang zwischen den gesuchten und den übrigen Daten besteht.

In den Frühstadien der Industrialisierung ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Einleitung und Fortführung dieses Prozesses,das "Sozialkapital" zu vermehren,d.h.die gesamte Infrastruktur zu verbessern,insbesondere im Verkehrs- und Bildungssektor.Da hierfür im allgemeinen große Kapitalien erforderlich sind und die Investitionen in bestimmten Sektoren eine relativ lange Ausreifungszeit benötigen,können diese Kapitalien im allgemeinen nur entweder durch den Staat oder unter bestimmten Voraussetzungen durch den Zusammenschluß privater Kapitalgeber bereitgestellt werden.Die Aufbringung dieser Kapitalien durch den Staat ist unmittelbar abhängig von der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Finanz- und Kreditwirtschaft sowie einer staatlichen Ausgabenpolitik,deren Zielsetzung an der Ausweitung der Grundlageninvestitionen orientiert ist.Sofern der Staat bereit ist, seine fiskalischen Mittel zur Förderung des Industrialisierungsprozesses einzusetzen,wird der öffentlichen Finanz- und Kreditwirtschaft in den Frühstadien des industriellen Aufbruchs eine besondere Rolle zugewiesen.

Da in Deutschland die staatliche Finanz- und Kreditwirtschaft noch am Ende des 18.Jahrhunderts auf eine agrarisch-kommerzielle Wirtschaftsgesellschaft zugeschnitten war,bedurfte es Voraussetzungen und Änderungen,die diese traditionell orientierte Finanz- und Kreditwirtschaft auf eine neue Grundlage stellten und mit neuen Leitbildern versahen,um sie zu einem wirtschaftspolitischen Instrument zur Entfaltung der Industrialisierung auszubilden.

Bisher sind die Wandlungen der Finanzverfassungen, Volumen und Struktur der Staatsausgaben sowie die Entwicklung der Staatsverschuldung von der wirtschaftshistorischen Forschung noch nicht in eine Untersuchung des vor- und frühindustriellen Deutschlands einbezogen worden. Zwar hat die finanzhistorische Forschung eingehende Untersuchungen über die Entwicklung der staatlichen Finanzverwaltung, der Steuerarten und des Steuerrechts, der Finanz- und Zollpolitik sowie über die Ausbildung der Budgetsysteme geliefert, aber es fehlt noch für die einzelnen deutschen Staaten ein quantitativer Vergleich über die Entwicklung der Staatsausgaben und der Staatsverschuldung in Beziehung zu den politischen, sozialen und ökonomischen Veranderungen in Deutschland im Zuge der industriellen Revolution. Im Gegensatz zu England -hier liegen schon gesicherte Ergebnisse vor(1)- ist das Bild der Entwicklung des Staatsverbrauchs und der öffentlichen Investitionen sowie der Staatsverschuldung der deutschen Staaten bis zur Mitte des 19.Jahrhunderts noch verschwommen und unvollständig.

Die großen politischen Umwälzungen zu Beginn des 19.Jahrhunderts und die damit verbundenen Gebietsveränderungen erschweren eine kontinuierliche Betrachtung. Doch soll versucht werden, ein raumlich-zeitliches Muster der Finanzstrukturen für a l l e deutschen Staaten zu entwerfen, die Rolle der "public expenditure" im vorindustriellen Deutschland und an der Schwelle zur Industrialisierung zu prüfen und die Leistung der öffentlichen Finanzwirtschaft für die Bereitstellung des "Sozial-

1) Vgl. A.D.Gayer, W.W.Rostow, A.J.Schwartz, The Growth and Fluctuation of the British Economy 1790-1850, Bd.1, Oxford 1953; A.T.Peacock and J.Wiseman, The Growth of Public Expenditure in the United Kingdom, National Bureau of Economic Research, General Series, Nr.72, New York 1961; J.Veverka, The Growth of Government Expenditure in the United Kingdom since 1790, in: Scottish Journal of Political Economy, 10, (1963), S.111ff.

kapitals" zu untersuchen. Dabei soll versucht werden, hinter den vordergründigen Budgetzahlen das Wirken der sie determinierenden Kräfte sichtbar zu machen. Das kann nicht geschehen, ohne daß der Rahmen der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ordnung gelegt wird, Strukturbilder von Zuständen und Lebensäußerungen in aufeinanderfolgenden Perioden entworfen werden und die Wirkung der qualitativ bedeutsamen Faktoren gezeigt wird. Das bedeutet zwar umfangreiche Vorarbeit, ist aber zugleich Teilaufgabe der Fragestellung und Zielsetzung: die Entdeckung der strategischen Variablen des Staatsverbrauchs, der öffentlichen Investitionen und der Staatsverschuldung im Entwicklungsprozeß der deutschen Wirtschaft vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.

Es wird erwartet, daß dieser Versuch, statistische Reihen über Regierungsausgaben und Staatsverschuldung der einzelnen deutschen Staaten in Beziehung zu den politischen, sozialen und ökonomischen Veränderungen in dieser Zeit zu setzen, sich als eine Methode erweist, die zum Verständnis der industriellen Revolution in Deutschland beitragen kann.

II. Das Material, seine statistische Verwendbarkeit und Aussagekraft

Das für die Untersuchung zur Verfügung stehende Material ist vielseitig, umfangreich, aber nichtsdestoweniger unvollkommen. Zwar breitet sich vor dem Auge des kundigen Lesers eine Fülle staatswirtschaftlicher Literatur, die in breiter Erörterung den Zeiterscheinungen des sozialen und wirtschaftlichen Aufbruchs nachgeht, aber der Mangel einer gut entwickelten amtlichen Statistik tritt deutlich in Erscheinung. Die vorliegenden Quellen in Form von Staatsbudgets, Haushaltsrechnungen, Denkschriften, statistischen Jahr- und Handbüchern, halbamtlichen und amtlichen Tabellen sind lückenhaft. Selbst die aus archivarischen Quellen schöpfenden zeitgenössischen Finanzhistoriker und deren Nachfolger sind nicht in der Lage, aus der Fülle der einzelnen Dokumente, Belege und Akten eine genaue quantitative Darstellung über die Einnahmen und Ausgaben der Mehrzahl der deutschen Territorien um 1800 zu geben. Die Unzulänglichkeit der Rechnungsführung, die fehlende Trennung zwischen Fürsten- und Staatshaushalt und die Zersplitterung der einzelnen Finanzgewalten sind die Ursachen. Erst für die Zeit nach der politischen Neuordnung Deutschlands auf dem Wiener Kongreß fließen die finanzstatistischen Quellen etwas reichlicher.

Gleichwohl ergeben sich folgende Schwierigkeiten: einerseits die Berücksichtigung der Gebietsveränderungen zwischen 1780 und 1850 und der demographische Aufschwung, andererseits die Beachtung der unterschiedlichen Budgetanlagen, die nicht nur von Staat zu Staat verschieden, sondern auch innerhalb desselben Staates häufigem Wechsel unterworfen waren. Diese Schwierigkeiten lassen sich dadurch

umgehen, daß die jeweilige Bevölkerung der Staatsgebiete ermittelt und in Beziehung zu den Ausgaben- und Schuldengrößen gesetzt und eine Methode der Umrechnung der einzelnen Posten der Haushaltsrechnungen und Budgets auf ein einheitliches System gewählt wird, soweit die Quellen dies erlauben. Diese Methoden werden im Verlauf der Untersuchung im einzelnen zu erörtern sein.

Bei der Sichtung des Materials ergibt sich, daß, wenn die Entwicklung der Finanzgrößen kontinuierlich von vorindustrieller Zeit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts verfolgt werden soll, nur drei deutsche Staaten die erforderlichen statistischen Materialien über Bevölkerungs-, Ausgaben- und Staatsschuldenentwicklung liefern können: Preußen, Bayern und Baden. Für die übrigen deutschen Staaten kann auf Grund der Quellenlage erst für das zweite Viertel des 19. Jahrhunderts eine zeitlich und sachlich parallele Untersuchung angestellt werden.

Da die Untersuchung auf alle deutschen Staaten ausgedehnt wird, sind neben den Haushaltsrechnungen und Budgets alle in der Literatur verfügbaren Quellen über die Finanzwirtschaft der deutschen Staaten während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts herangezogen worden. Da sich aber die meisten Untersuchungen vornehmlich der Steuergeschichte, der Zollpolitik, der Finanzverfassung sowie der Finanz- und Staatsschuldenverwaltung widmen, können diese im allgemeinen nur sparsame Hinweise gewähren. Es ist kaum verständlich, daß in der deutschen finanzhistorischen Literatur bisher keine vergleichende Untersuchung über die Entwicklung der Staatsausgaben sowie der Staatsschulden für einzelne deutsche Staaten bzw. für ganz Deutschland unternommen wurde.

In der Hauptsache muß daher auf die in den Gesetzsammlungen der einzelnen Staaten enthaltenen Budgets, die amtlichen Tabellenwerke und Haushaltsrechnungen sowie auf die Angaben zeitgenössischer Autoren zurückgegriffen werden. Da die Untersuchung zum Ziel hat, erstmalig alle 38 damaligen deutschen Staaten zu umfassen, konnten die bestehenden statistischen Lücken nicht durch ein generelles Archivstudium gefüllt werden, zumal eine lückenlose Vervollständigung auf Grund der in den Kleinstaaten noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts unzulänglichen Rechnungsführung nicht zu erwarten ist.

III. Gang der Untersuchung

Der Aufbau der Untersuchung ist von der Absicht bestimmt, eine vergleichende Analyse der Grundstrukturen der Finanzwirtschaft der deutschen Staaten vom Ende des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zu entwickeln, wobei die funktionelle Seite der öffentlichen Finanzwirtschaft hinsichtlich ihres Beitrages zum Durchbruch der industriellen Revolution in Deutschland im Vordergrund stehen soll. Da der Rolle und dem Ausmaß der Staatsverschuldung, die bisher sowohl im einzelnen wie im allgemeinen noch nicht herausgestellt wurden, innerhalb der staatlichen Finanzwirtschaft während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts besondere Bedeutung zukommen und diese unmittelbar mit dem Funktionswandel der staatlichen Finanzgebarung verknüpft sind, wird dieser Fragenkreis eine etwas eingehendere Behandlung erfahren als auf den ersten Blick notwendig erscheint. Da ein bedeutender Teil der von den einzelnen Staaten insbesondere für den Verkehrssektor eingesetzten Mittel nicht unmittelbar über die Staatsbudgets selbst, sondern über selbstständige Schuldensonderverwaltungen lief, würde bei Außerachtlassung dieser Seite der öffentlichen Finanzwirtschaft ein unvollständiges Bild entstehen. Auch könnte nicht der sinnfällige Zusammenhang zwischen der Höhe der Staatsverschuldung und dem Anteil der Gesamtausgaben für den Schuldendienst herausgestellt werden. Ein vollständiges Bild über den Strukturwandel der öffentlichen Finanzwirtschaft an der Schwelle zur Industrialisierung kann nur gewonnen werden, wenn neben der Ausgabengestaltung auch der Funktionswandel sowie Ursachen und Ausmaß der Staatsverschuldung einbezogen werden. Erst die Gegenüber-

stellung von Staatseinnahmen,-ausgaben und -verschuldung in den einzelnen Phasen verdeutlicht den strukturellen Wandlungsprozeß.

Daher sollen zunächst die Grundzüge des staatlichen Bedarfs an der Schwelle zum Industriezeitalter und die Bedeutung des politischen Umbruchs für die Entwicklung der Finanzverfassungen herausgestellt,dann die strukturelle Einnahmenentwicklung, der Funktionswandel und das Ausmaß der Staatsverschuldung auf statistischer Basis untersucht werden.Die Darstellung der funktionellen Ausgabegestaltung wird sich daran anschließen.Im zweiten Teil der Arbeit werden insbesondere die Leistungen der öffentlichen Finanzwirtschaft für den Ausbau des Verkehrssektors zu untersuchen sein.Es wird versucht,die staatlichen Investitionen im Kanal-, Fluß-,Straßen- und Eisenbahnbau für ganz Deutschland zu erfassen und ihre jeweiligen Wachstumsphasen herauszustellen.

Da sich im Verlauf der Untersuchung die Notwendigkeit ergibt,eine deutliche Scheidung zwischen Preußen und den übrigen deutschen Staaten vorzunehmen,werden die beiden süddeutschen Staaten, Bayern und Baden,jeweils vorangestellt,dann folgen Preußen und der zusammenfassende Blick auf ganz Deutschland.

B. Der Staatsbedarf und seine Deckung an der Schwelle zum Industriezeitalter

I. Entwicklung und Struktur des Staatsbedarfs: traditionelle und neue Aufgabenbereiche im Zuge der Industrialisierung

1. Staatsfunktionen und Ausgabebereiche bis zum Ende des 18.Jahrhunderts

Die Veranderungen der politischen Ordnung und der gleitende Strukturwandel der sozialen Dimensionen finden jeweils ihren fiskalischen Reflex: Die Entwicklung des öffentlichen Bedarfs,die Art seiner Deckung sowie die Rivalität zwischen dem Reich und den Territorialstaaten um die Finanzverfassung kennzeichnen in Deutschland sowohl die Verlagerung und Neuordnung der politischen Machtgruppierungen wie die Umwälzungen und die Neuorientierung der sozial-wirtschaftlichen Verhältnisse.In durchaus unterschiedlicher Ausprägung hatte die absolutistische Verfassung den mittelalterlichen Lehns- und Standestaat in den Mittel- und Kleinstaaten Deutschlands ersetzt und geistliche und weltliche Teilgewalten der "centralisation administrative" - dem großen französischen Vorbild - untergeordnet. Die zunehmende Macht der Territorialstaaten ließ neue Aufgabenbereiche wachsen;zunächst die Festigung der absolutistischen Staatsidee nach innen und außen durch die Bereitstellung der äußeren Machtmittel: ein stehendes Heer und eine umfassende Zivilverwaltung. Neben die Staatsfunktion vorhergehender Jahrhunderte -der Wahrung des Friedens und des Rechts- trat der Gedanke des Gemeinwesens,der "salus publica",die Sorge um die Ordnung der allgemeinen Wohlfahrt.Land- und Poli-

zeiordnungen,die neuen Rechtsgebote der Landesherren,faßten die Territorien als Ganzes in scharfkonturige Rechtskodifikationen,forderten die raumliche Geschlossenheit,sicherten öffentliche Ordnung und Verwaltung nach den Ideen des "Polizey-Staats".Neben die Ausgaben für das stehende Heer trat ein in diesem Ausmaß vorher unbekannter Verwaltungsbedarf:Der Akzent des Polizeistaates lag auf seinem Verwaltungsorganismus,und das besoldete Beamtentum wurde die verwaltende Institution und die organisierende Kraft des modernen absolutistischen Staates.

Begleitet wurde dieser Vorgang von einem neuen sozial-ökonomischen Denken,dem staatswirtschaftlichen Ideal des europaischen Merkantilismus, das in Deutschland und Österreich im Kameralismus eine eigene Spielart entfaltete.Wunsch und Bemühen des merkantilistischen Staates,die Wirtschaft zum Instrument der Staatsfestigung und der politischen Machtmehrung auszubilden,wurden Antrieb und Stoßkraft für die Verwirklichung der in breiter literarischer Fülle vor den Augen der Zeitgenossen ausgebreiteten Lehren,praktischen Regeln und Maßnahmen.Zwar wurde merkantilistisches Wollen noch gebremst von unzulänglicher klein- und mittelgroßer deutscher Staatspraxis,aber die Hebung der Landeskultur,die Förderung von Gewerbe und Handel wurde die waltende Idee staatswirtschaftlicher Tatigkeit.

Sichtbar wird,daß Werden und Festigung der deutschen Territorialstaaten begleitet wurden von einem wachsenden Staatsbedarf für das stehende Heer,für den Auf- und Ausbau der staatlichen Zentralverwaltung,der einzelnen Behördenorganisationen und der staatlichen Wirtschaftsführung,und die fürst-

liche Hofhaltung,vom betörenden Versailler Vorbild geleitet,pflegte Serenissimus-Stil,umgab sich mit Palast,Schloß,Park und Wasserspiel und fügte aus dem architektonischen Linienspiel des Äußeren und dem prunkenden Detail des Inneren die Schönheitsgleichung der Zeitgenossen.

2. Die Ausweitung der Staatstatigkeit seit dem Beginn des 19.Jahrhunderts:das liberale Vorbild und der industrielle Aufbruch

Am Ende des 18.Jahrhunderts geriet die politische Konstellation für zwanzig bewegte Jahre in den Umbruch der europäischen Auseinandersetzungen.Der Reichstag zu Regensburg setzte 1803 dem Reich eine neue politische Struktur:1475 Reichsritterschaften und 75 reichsunmittelbare Städte wurden mediatisiert,fast alle geistlichen Fürstentümer sakularisiert.Drei Jahre spater ging mit der Gründung des Rheinbundes das"Heilige Römische Reich Deutscher Nation" zu Ende(1).Die Neuordnung Europas auf dem Wiener Kongreß schuf mit der Bundesakte vom 8.Januar 1815 den Deutschen Bund(2),dem 35 souverane Staaten,einschließlich Osterreichs,und 4 freie Städte angehörten:ein lockerer Staatenbund,der weder nur deutsche noch alle deutschen Gebiete umfaßte.Die spärlichen Aufgaben,die dem Bund zugewiesen wurden,bedurften nicht der Entwicklung einer eigenen Bundesfinanzwirtschaft.Lediglich die Bundeskanzlerkasse,für die Bestreitung der Kosten der Bundesversammlung gedacht,und die entsprechend der Bevölkerungszahl der einzelnen Bundesstaaten mit Matrikularbeitragen gespeiste Bundesmatrikularkasse bildeten die einzigen übergeordneten Finanzinstitutionen.Entsprechend der zergliederten politischen Vielfalt der Bundesstaaten mit eigenstaatlicher Rechtsgebarung galt eine ebenso unterschiedliche Finanzverfassung. Gleich aber waren die Aufgaben,die den Finanzbedarf

---

1)Über die Gebietsveranderungen der deutschen Reichsstande in den Jahren 1792-1803 vgl.G.von Viehbahn,Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands,1.Teil,Berlin 1858,S.6ff.

2)Vgl.H.A.Zachariä,Die Deutschen Verfassungsgesetze der Gegenwart,Göttingen 1855,S.2ff.

der deutschen Staaten nach 1815 bestimmten:die administrative Eingliederung der neuen Gebietsteile, die Konsolidierung und Verringerung der durch den außerordentlichen,erhöhten Kriegsbedarf in die Höhe geschnellten Staatsschulden,die politische Reform von Staats- und Gemeindeorganisation,die sozialwirtschaftlichen Reformen der agrar- und gewerbewirtschaftlichen Verhältnisse;im ganzen gesehen: die Schaffung eines auf neuen politischen und sozialen Ideen fußenden,integrierten Einheitsstaates.

Aber anders als beim Werden des absolutistischen Staates war das neue sozialökonomische Leitbild und die Auffassung vom Wesen des Staates geprägt von der Idee der möglichst sauberen Trennung von Staatstätigkeit und Privatwirtschaft.Nicht in der reglementierten,bewußt gesteuerten und auf besondere politische Zielsetzungen hin organisierten Wirtschaft wurde nunmehr das Wohlfahrtsideal der Gesellschaft gesehen,sondern in der unbevormundeten Entfaltung des Einzelnen,in der freien geistigen und materiellen Betätigung des Individuums im Glauben an die waltendende Harmonie der Dinge in einem Staat,der nur Schutzanstalt für innere und äußere Sicherheit sein sollte.Neben die Lehre vom Rechtsstaat und von der Beschränkung der Staatstätigkeit auf die Sicherung der Person und des Eigentums traten die Künder des Finanzliberalismus mit den Postulaten des "Lastenminimums" und der "geringen Staatsverschuldung".Aber wie sehr auch die Zügelung des öffentlichen Bedarfs sich Staatstheorie und finanzwirtschaftliche Literatur angelegen sein ließen,die deutsche Staatspraxis konnte der in den Jahren des geistigen und industriellen Aufbruchs in England und Frankreich gestellten Herausforderung nicht ausweichen. Die Antwort konnte nicht nur in einer liberalisierten Wirtschaftspolitik liegen, die Gewerbefreiheit,

Bauernbefreiung und Zollunion konzipierte, sondern im gleichen Zug neben die ordnungspolitischen Daten die fördernde Kraft fiskalischer Ausgabenpolitik stellte. Sicher noch unreflektiert, aber vorantastend und gedrangt von dem Beispiel des industriellen Aufbruchs in England und Frankreich begann im Rahmen der Staatsausgaben die Rolle der öffentlichen Investitionen, namentlich im Verkehrssektor, zu wachsen. Eigeninvestitionen, Beteiligungen, Darlehnsgewahrungen und Subventionen erganzten sich bei diesem Vorgang. Die Rolle des Staates bei der Bildung von "Sozialkapital" wurde erstmals starker angesprochen; und zögernd verließ die Staatstheorie die engen Schranken des "Nachtwächterstaats-Ideals", gab Raum einer historischen und organischen Auffassung des Staates, gesehen als höchste und mit reichen Zwecken ausgestattete Form des Gesellschaftslebens. Sinnfällig wird diese Wandlung in der Entwicklung der volkswirtschaftlichen Lehrmeinung bestatigt: Jean Baptiste Say ordnete zu Beginn des 19. Jahrhunderts den öffentlichen Sektor noch ausschließlich der Konsumseite zu(1), Adolph Wagner formulierte 1863 das Gesetz vom wachsenden öffentlichen Bedarf, das er aus der Ausdehnung der Staatstatigkeiten ableitete(2).

---

1) J.B.Say, Vollstandiges Handbuch der praktischen National-Oekonomie, aus dem Französischen übersetzt von T.v.Th., 5.Bd., Stuttgart 1829, S.87ff.

2) A.Wagner, Die Ordnung des Österreichischen Staatshaushalts mit besonderer Rücksicht auf den Ausgabe-Etat und die Staatsschuld, Wien 1863, S.5; ders., Lehrbuch der politischen Ökonomie, 5.Bd., 2.wesentlich umgestaltete und vermehrte Ausgabe des ersten Teils der Neubearbeitung, Heidelberg 1877, S.68; vgl. allgemein: O.Gerlach, Geschichte der Finanzwissenschaft unter besonderer Berücksichtigung der Lehre vom Verhaltnis zwischen Volkswirtschaft, Staat und Finanzen, in: Festgabe für G.Schmoller: Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft im 19.Jahrhundert, 2.Bd., Nr.XXVIII, Leipzig 1912.

So akkommodierten sich Struktur und Entwicklung des Staatsbedarfs dem interdependenten Ordnungsgefüge von Gesellschaft,Wirtschaft und politischer Grundordnung: Der fürstlich-absolutistische deutsche Territorialstaat ließ den permanenten Bedarf für das stehende Heer und die Wahrnehmung der umfassenden Zentralverwaltung entstehen.Der sich im 19. Jahrhundert mit Verfassung und Parlament etablierende liberale Machtstaat,der geprägt war von den politischen und sozialen Ideen der großen Revolution und ihrem deutschen Nachhall, begann,zunächst gezügelt durch die philosophische und staatstheoretische Einengung des Staatsbegriffs und der Staatsfunktionen,dann herausgefordert durch die sozial-wirtschaftliche Aufgabenstellung der industriellen Revolution,die Rolle des Sozialkapitalträgers zu übernehmen. Unmittelbaren Anlauf und rudimentären Ansatz dieses Vorgangs zeigt die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts,die zweite Hälfte die quantitative Ausweitung,und nach der Gründung des Deutschen Reiches beschwören die letzten Jahrzehnte dieses Jahrhunderts die Vision von der zukünftigen modernen Aufgabenlast des Sozialetats.

II. Die Deckung des Staatsbedarfs am Vorabend des Industriezeitalters

1. Die ordentlichen Deckungsmittel der Staatshaushalte:Grundlagen und Strukturen

a. Finanzgewalt und Einnahmegestaltung am Ende des 18.Jahrhunderts

Ähnlich wie die Verschiebung der politischen Gewalten in der Geschichte des alten Deutschen Reiches die neuen Aufgabenbereiche der Territorialstaaten bestimmte,veränderte sich auch die Deckung des öffentlichen Bedarfs:Der politischen Gewalt folgt die Finanzgewalt.Die alte Reichsfinanzverfassung, die zur Deckung der Reichsausgaben die Einkünfte aus dem Hausgut des jeweiligen Herrschers und dem Reichsgut(1) vorsah,wurde im Zuge der Verselbständigung der deutschen Territorialstaaten abgebaut. Den erstarkten Territorialfürsten blieb es vorbehalten,das Einnahmewesen weiter auszubauen.Trotz der Auseinandersetzungen mit den Landstanden,die sich das Steuerbewilligungsrecht nicht immer nur als eine bloße Form zu erhalten wußten(2),gelang es ihnen,neben die Einnahmen aus den landes-

---

1)Das Reichsgut bestand aus verschiedenartigen hoheitsrechtlichen Einkünften,den Regalien(vornehmlich Zoll-,Münz-,Gerichts-,Markt-,Maß- und Gewichtsregal),bestimmten Grundzinsen und Bußen. Vgl.H.Troe,Münze,Zoll und Markt und ihre finanzielle Bedeutung für das Reich vom Ausgang der Stauffer bis zum Regierungsantritt Karl IV., Diss.Göttingen,Grone 1937,wieder abgedruckt in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte,Beiheft 32,Stuttgart 1937,S.31ff und S.112ff.

2)Das äußerte sich besonders in der in den meisten Territorien getrennten Kassenführung der Einnahmen:Neben der landesherrlichen "Camera" mit ausschließlicher Verfügungsgewalt des Fürsten stand die nur mit Zustimmung der Stände verfügbare "Contributionale"(Landkasten).

herrlichen Domanen,den Regalien und Gerichtsgefallen,die Steuerleistung der Untertanen als eine allgemeine dauernde Verpflichtung zu setzen(1).

Anfangs selbst von den Steuerjuristen und frühen Kameralisten des 16. und 17.Jahrhunderts noch als ein "extraordinares Mittel" der staatlichen Bedarfsdeckung verstanden,entfächerte sich der Steuergedanke in vielfaltige Formen von Steueranfällen: Neben die alten Formen der Grund- und Hausbesitzsteuer traten die Kontributionen der Stadte,neben Vermögens-,Gewerbe- und Erbschaftssteuer und einer Unzahl von Sondersteuern,besonders der Luxussteuern, weitete sich die breite Skala der Verbrauchssteuern, "Aczise" und "Ungeld".Die Ausbildung der Staatsmonopole für Salz,Tabak,Kaffee,Post und Lotterie sowie die Nutzung des "Bergsegens" vervollstandigten die Einnahmepolitik.

Der Gedanke der gleichmaßig verteilten Staatslast, von Friedrich dem Großen in einem Edikt vom 26. April 1743 mit den Worten formuliert:"dass in einem Staate,in welchem Alle eines gleichen Schutzes geniessen,auch zu den Abgaben,welche darauf verwendet werden,Alle ihren Beytrag zu geben schuldig seien und zwar ein jeder nach Beschaffenheit seiner Einkünfte,wie er,der König,wegen seiner Domanen selbst thue"(2),setzte sich aber bis zum Ende des 18.Jahrhunderts nicht durch.Offenkundig blieb der Gegensatz zwischen steuerpflichtiger und steuerfreier Bevölkerung.Die Differenzierung der Abgabenentrichtung schied Stadt und Land,Bauer und Adel,

---

1)Vgl.F.Lütge,Art."Finanzgeschichte",in:Handwörterbuch der Sozialwissenschaften,Bd.3,Stuttgart-Tübingen-Göttingen 1961,S.586f.

2)Zit.nach F.W.von Reden,Allgemeine vergleichende Finanzstatistik,2.Bd.,2.Abt.,Darmstadt 1856, S.77.

Bürger und Geistlichkeit, schuf standesgeprägte Steuerprivilegien und geographische Präferenzzonen. Die Ausgestaltung des Zollsystems -seit je waren Weg- und Brücken-, Markt-, Fluß- und Landeszölle eine der ergiebigsten Einnahmequellen gewesen- verstärkte in den meisten Territorien die "provinzielle Zerklüftung", da für verschiedene Gebietsteile innerhalb des gleichen Landes unterschiedliche Tarife vorgesehen waren -und das, obwohl das Reich selbst schon in 3[illegible] Territorien zerfiel(1).

Die formale Seite der Finanzverwaltung wurde durch die "Fondswirtschaft" bewältigt: eine strenge Zuordnung von bestimmten Einnahmen zu bestimmten Ausgaben innerhalb besonderer Kassenverwaltungen, die später zu Generalkassen vereinigt und im Generaletat nebeneinander gestellt wurden(2). Von einem eigent-

---

1) Ein Beispiel aus Bayern sei angeführt: 1827 berichtet I. Rudhard, Über den Zustand des Königreichs Bayern nach amtlichen Quellen, 3. Bd., Erlangen 1827, S. 74, "vor der Einführung der gegenwärtigen Steuersysteme wurden bloß in den nun zu den sechs älteren Kreisen gehörigen Gegenden unter sechshundert und sieben Benennungen verschiedene direkte Steuern erhoben, worunter man alleine einhundert und vierzehn verschiedene Grundsteuern zählte".

2) Über Preußen vgl. A. F. Riedel, Der brandenburgisch-preußische Staatshaushalt in den beiden letzten Jahrhunderten, Berlin 1866; G. Schmoller, Die Epochen der preußischen Finanzpolitik bis zur Gründung des Deutschen Reiches, in: Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte des preußischen Staates im 17. und 18. Jahrhundert, Leipzig 1898, S. 104ff; R. Koser, Die preußischen Finanzen von 1763-1786, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 16, (1903); O. von Schröter, Das Recht der Haushaltsführung und Haushaltskontrolle in Preußen im 18. Jahrhundert, Abhandlungen des Instituts für Politik, ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht an der Universität Leipzig, N.F. 2, Leipzig 1938. Fortsetzung umseitig.

lichen Staatshaushalt - abgesehen von einigen budgetmäßigen Ansätzen - kann nicht gesprochen werden, da die vorgeschalteten Provinzialkassen und Verwaltungszweigkassen nur die Nettoerträge an die Generalkassen abführten und die Sonderverwaltungskassen nicht immer im Generaletat zusammengefaßt wurden. Das Nebeneinander von geschiedenen Fonds entsprach einmal einer feudalstaatlichen Kassenorganisation und bot zum anderen die Möglichkeit, wo eine leistungsfähige, öffentliche Kreditwirtschaft noch nicht entwickelt war, die Bereithaltung von liquiden Vermögensreserven zur Begegnung plötzlich auftretenden größeren Geldbedarfes(1).

F.Schneider, Geschichte der formellen Staatswirtschaft von Brandenburg-Preußen, Berlin 1952.
Für Bayern: H.Schmelzle, Der Staatshaushalt des Herzogtums Bayern im 18.Jahrhundert, Münchner Volkswirtschaftliche Studien,41, Stuttgart 1900.
Für Sachsen: W.Däbritz, Die Staatsschulden Sachsens in der Zeit von 1763-1837, Diss. Leipzig 1906;E.Löbe, Die oberste Finanzkontrolle des Königreichs Sachsen in ihrer organischen Entwicklung von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart, in: Finanzarchiv,2.Bd. (1885), S.589ff.
Für Baden: C.W.F.L.von Drais, Geschichte der Regierung und Bildung von Baden unter Carl Friedrich vor der Revolution, 2 Bände, Carlsruhe 1816 und 1819, 1.Bd., S.286ff, 2.Bd. S.325ff.

1)Vgl. T.Keller, Art."Fondswirtschaft", in: Handwörterb.d. Sozialwiss. 3.Bd., a.a.O., S.799ff.

Von außen war das System dieser "Staatshaushaltsführung" nicht einzusehen; als höchst bedeutendes Staatsgeheimnis gehütet, hatten nur wenige Eingeweihte den Gesamtüberblick über die Finanzquellen, die gewonnenen Einnahmen und deren Verwendung (1).

Die bekannt gewordenen Rechnungslegungen der Hauptstaatskassen lassen wohl die Entwicklung der Nettoeinnahmen der Staatskassen im ganzen erscheinen, vermitteln aber nur ein unzureichendes Bild über die Einnahmestruktur (2).

---

1) Das preußische Beispiel zur Zeit Friedrichs II. ist dafür besonders eindrucksvoll: nur der König und sein Pendant, der sich keiner Hilfskräfte bedienen durfte, konnten sich ein Gesamtbild verschaffen, die verschiedenen Kassen überwachen, ihre verzweigten Wege verfolgen, die entsprechenden Dispositionen treffen; sie hinterließen nur spärliche Aufzeichnungen. Das Kassengeheimnis zu schützen, wurden viele wichtige Unterlagen verbrannt. Vgl. A.F. Riedel, Der Brandenburgisch-Preußische Staatshaushalt a.a.O., S.118; F. Schneider, Staatswirtschaft von Brandenburg-Preußen, a.a.O., S.108.
Aber auch Bayern bietet noch selbst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein bemerkenswertes Beispiel: als der bayrische Finanzrat Franz von Krenner im Jahre 1803 eine Übersicht über die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in Churpfalzbayern von 1777-1800 herausgeben wollte, wurde die Veröffentlichung des Werkes unmittelbar nach Vollendung des Druckes verhindert. Vgl. L. Hoffmann, Geschichte der direkten Steuern in Bayern vom Ende des 13. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Staats- und Sozialwiss. Forsch., IV hg. v. G. Schmoller, Leipzig 1883, S.220f.

2) So kann Riedel wohl die Gesamteinnahmen des preußischen Staats von 1713-1806 tabellarisch Jahr für Jahr darstellen, aufgegliedert in die entsprechenden Beiträge der einzelnen Kassen, aber darüber hinaus festzustellen, welchen Anteil Domänen und Forsten, Regalien, direkte Steuern und indirekte Abgaben an den Gesamteinnahmen haben, läßt das Material nicht zu.

b. Die Struktur der Staatseinnahmen in Bayern, Baden und Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Die Struktur der Staatseinnahmen der deutschen Territorialstaaten zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu zeichnen, sind im Folgenden die Einnahmeetats von Bayern, Baden und Preußen nebeneinandergestellt (vgl. Tabelle Nr. 1). Dabei handelt es sich um Nettoetats; die allgemeinen Erhebungs- und Gewinnungskosten sind vorher abgesetzt worden, deren Höhe nicht bekannt ist und genau zu ermitteln wohl selbst damals sehr schwierig gewesen sein würde.

Tabelle Nr. 1:

Die Struktur der Staatseinnahmen in Bayern, Baden und Preußen um 1800 (1)

Lfd. Nr.	Art der Einnahme	Bayern		Baden		Preußen	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 Taler	i.v
1	Domänen, Forsten Jagd, Fischerei	832,4	14,7	2 387,0	49,9	8 700,0	2
2	Regalien, Staatsgewerbeanstalten	583,8	10,3	293,9	6,2	5 200,0	1
3	Direkte Steuern	2 162,3	38,1	1 053,5	22,0	5 672,8	1
4	Indirekte Abgaben	1 654,5	29,1	1 034,9	21,6	10 094,0	3
5	Sonstige Einnahmen	444,6	7,8	13,8	0,3	-	
	Gesamteinnahmen	5 677,6	100,0	4 783,1	100,0	29 666,8	10

1) Zusammengestellt und berechnet nach folgenden Quellen:

Bayern: F.von Krenner, Baierischer Finanz-Zustand in den Jahren 1777,1792,1798,1799, und 1800, München 1803, S.6ff und 98ff; vgl. Zustand der Staatseinkünfte und Staatsausgaben in Baiern, Neuburg,Sulzbach und der Oberpfalz, 1.Theil,1.Stück,o.O. 1801, S. 26ff.
I.Rudhart, Über den Zustand des Königreichs Bayern, 3.Bd.a.a.O., Beilage Nr. LXXV,
L.Hoffmann, Geschichte der direkten Steuern in Bayern, a.a.O., S.220f.
Die Aufstellung bezieht sich auf das Jahr 1800.

Baden: Akte des Generallandesarchivs Karlsruhe, 237/13837.
Rechnungsjahr: 23.4.1810-22.4.1811.

Preußen: Diese Aufgliederung für das Jahr 1805 ist nach den Angaben von L.Krug, Abriß der preußischen Statistik, 2.Auflage, Berlin 1805, S.147ff und F.W. von Reden, Finanzstatistik a.a.O., 2.Bd.,2.Abt.,S.80 zusammengestellt. Die Summe der Gesamteinnahmen weicht zwar von den Angaben ab, die A.F. Riedel, Staatswirtschaft von Brandenburg-Preußen, a.a.O., Beilage Nr.IXX, mit 25 060 562 Taler angibt und O.Behre Geschichte der Statistik in Brandenburg-Preußen bis zur Gründung des Königlich Statistischen Büros, Berlin 1905, S.107, mit 26 956 859 Taler, aber die Mitteilungen Krugs sind die einzigen Angaben, die für eine Aufgliederung der Reineinnahmen nach den einzelnen Finanzquellen zur Verfügung stehen. Krugs Berechnungen über die Höhe der Gesamteinnahmen werden außerdem gestützt durch die Angaben von J.Mauvillon, Von der preußischen Monarchie unter Friedricht dem Großen, unter der Leitung des Grafen Mirabeau abgefaßt, 3 Bände, Leipzig 1793/95, 3.Bd., S.360ff und L.W.Gilbert, Handbuch für Reisende durch Deutschland 3 Bde., Leipzig 1791,1792,1795, 1.Bd.S.578ff und G.Hassel, Statistischer Umriß der sämtlichen Europäischen Staaten, 2 Hefte, Braunschweig 1805, 1.H.,S.25, wo die Gesamteinnahmen für das Jahr 1790 mit 29 795 340 Taler angegeben werden.

Die Gliederung nach der Art der Einnahme zeigt ein strukturell sehr unterschiedliches Bild. Zu Beginn des 19.Jahrhunderts standen nur in Baden die Einnahmen aus Domänen, Forsten und Regalien mit zusammen 56,1 v.H. der Gesamteinnahmen den Einnahmen aus Steuerquellen mit zusammen 43,6 v.H. voran. In Preußen setzten sich die Einnahmen zu 46,8 v.H. aus Staatsbesitz und zu 53,2 v.H. aus Steuererträgen zusammen, während in Bayern allein die Abgaben 67,2 v.H. der Gesamteinnahmen bestimmten und nur genau 1/4 der Einnahmen aus dem Staatsbesitz floß.

Die Einnahmen aus den Domänen und Forsten übertrafen in allen drei Ländern die Einnahmen aus den Regalien: in Baden betrug der Anteil der Regalien an den Gesamteinnahmen nur 6,2 v.H., in Bayern 10,3 v.H. und in Preußen 17,5 v.H..

Das Gewicht, das innerhalb der Abgaben den direkten Steuern und den indirekten Abgaben zukommt, ist ebenfalls sehr unterschiedlich: während in Bayern der Anteil der direkten Steuern von 38,1 v.H. an den Gesamteinnahmen den Anteil der indirekten Abgaben von 24,7 v.H. weit überragte, hielten sich in Baden die Anteile mit 22,0 v.H. bei den direkten und mit 21,6 v.H. bei den indirekten Abgaben nahezu die Waage; in Preußen hingegen war die Gewichtsverteilung im Vergleich zu Bayern geradezu umgekehrt: 34,6 v.H. der Gesamteinnahmen bestritten die indirekten, nur 19,1 v.H. die direkten Abgaben.

Sichtbar wird, daß zu Beginn des 19.Jahrhunderts die Ausgestaltung des Einnahmewesens in den angeführten Staaten deutlich differenziert war.

c. Politischer Umbruch und Neuordnung des Finanzwesens: die deutschen Staaten zwischen Reform und Restauration

Der Anstoß zur Ablösung der geltenden Finanzverfassungen der deutschen Territorialstaaten zu Beginn des 19.Jahrhunderts durch eine an neuen fiskalischen Leitbildern ausgerichtete Reform kam von außen: Zunächst fügte der napoleonische Eingriff die deutschen Territorien zu einem neuen Staaten-Konglomerat, dann faßte die Schlußakte des Wiener Kongresses die Neuordnung der deutschen Staatsverhältnisse und statt der 355 reichsständischen Territorien und 1475 reichsritterschaftlichen Gebiete zum Ende des 18.Jahrhunderts stand nun der 39-Staatenbund. Diese einschneidenden Gebietsveränderungen und die in den Kriegsjahren angewachsenen Staatsschulden verlangten eine Reform des Staatshaushaltswesens, vor allem die Vereinheitlichung der Deckungsmittel auf dauernder Grundlage und die Konsolidierung der öffentlichen Schulden. Die Ansätze zu diesen Reformen begannen in den meisten deutschen Staaten schon vor dem Wiener Kongreß: im allgemeinen schon nach 1805 in Angriff genommen, wurden Ansätze und Verlauf der Reformen gebremst vom Anschwellen des außerordentlichen Staatsbedarfs im Zuge der kriegerischen Auseinandersetzungen und verzögert durch den Widerstand einiger, in alten feudal-fiskalischen Denkvorstellungen befangener Kreise, die nicht zuletzt ihre gesellschaftlichen Statusprivilegien weiterhin mit Steuer- und Abgabefreiheit verknüpft wissen wollten.

Aber unverhohlen trat, ausgehend von den finanzpolitischen Ideen der französischen Revolution und bereichert um die Steuerideale der englischen Klassiker, neben den äußeren Zwang zum Wandel der Finanzverfassungen der deutschen Staaten ein verändertes fiskalisches Denken, das neben die allgemeinen Postulate der Gerechtigkeit und Billigkeit der Lastenverteilung, geäußert in den Prinzipien der Allgemeinheit und Gleichmäßigkeit des Steuermaßes und der Bestimmtheit und Wohlfeilheit der Erhebung, den Grundsatz der fiskalischen Kasseneinheit und das Etatsystem als rechnungsmäßige Finanzplanung stellte. Die Neuordnung und der Ausbau der Finanzverfassungen der deutschen Staaten ist zugleich die Geschichte der schrittweisen Lösung vom ausschließlichen Monarchenrecht zur konstitutionell gebundenen Gewalt. Die an der "Charte constitutionelle" Ludwigs XVIII. von 1814 ausgerichteten ersten deutschen Verfassungen in Nassau (1814), Sachsen-Weimar (1816), Baden (1818), Bayern (1818), Württemberg (1819) und Hessen-Darmstadt (1820), an denen sich auch die später folgenden orientierten, sicherten neben der Mitwirkung an den Gesetzen über die Freiheit und das Eigentum der Person, den Grundsatz der Steuerleistung als eine allgemeine staatsbürgerliche Verpflichtung, formulierten die Ansätze zu einem ausschließlich parlamentarischen Steuerbewilligungsrecht, trennten Staats- und fürstlichen Privatbesitz und entwickelten die Grundzüge des Budgetrechts.[1]

1) Vgl.H.Heffter, Die deutsche Selbstverwaltung im 19.Jahrh.,Stuttgart 1950,S.109ff; E.R.Huber, Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789, 1.Bd., Stuttgart 1957, S.314ff F.Hartung, Deutsche Verfassungsgeschichte vom 15.Jahrh.bis zur Gegenwart,8.Aufl., Stuttgart 1964, S.197ff; K.Heinig, Das Budget,2.Bd.,Tübingen 1951,S.47ff;Übersicht über die einzelnen Verfassungen:H.A.Zachariä,Die deutschen Verfassungsgesetze der Gegenwart,a.a.O..

Im Zuge dieser Entwicklung wurde in den süddeutschen Staaten ein höherer Grad konstitutioneller Verfassungswirklichkeit erreicht als in den norddeutschen Staaten. Während im Süden die Verfassungen die Publikation der Etats in Form von Finanzgesetzen vorschrieben, die für Budgetperioden von zwei bis sechs Jahren galten, - erst nach der Jahrhundertmitte folgte man dem englischen und französischen Vorbild der Jährlichkeit -, wurden in Preußen zwar Etats für die Jahre 1821, 1829, 1832 und weiter in dreijährigem Abstand, ab 1847 dann jährlich veröffentlicht. Aber diese Etats sind im Gegensatz zu den süddeutschen nur sehr grob gegliedert, lassen bis in die vierziger Jahre hinein keine eingehende Aufschlüsselung zu und zudem sind sie nur als Teiletats zu betrachten, denn bis 1846 bestehen neben den veröffentlichten noch geheime Etats, deren relativ großer Umfang nur geschätzt werden kann (1). So läßt sich die Entwicklung der Einnahmegestaltung in den süddeutschen Staaten an Hand der vorliegenden Finanzgesetze eingehend verfolgen, während die Finanzwirtschaft Preußens in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts unter einer "empfindlichen Dürftigkeit der Quellen" (2) leidet.

---

1) "Diese Periode (von 1822-1848) der preussischen Finanzgeschichte ist noch in ein großes Dunkel gehüllt.Nur auf das Ende der Periode werfen die beginnenden Veröffentlichungen zu parlamentarischen Zwecken einiges Licht". E.Richter, Das preußische Staatsschuldenwesen und die preußischen Staatspapiere, Breslau 1869, S.50.

2) W.Gerloff, Der Staatshaushalt und das Finanzsystem Deutschlands, in: Hdb.der Finanzwiss., 3.Bd.,1.Aufl., Tübingen 1929, S.4.

Entsprechend dem unterschiedlichen Wirtschaftsgefüge und der auf verschiedenartigen Organisationsprinzipien ruhenden Finanzverwaltungen der einzelnen deutschen Staaten, vollzog sich die Neuregelung der Einnahmebeschaffung: neben die Erwerbseinkünfte aus den Überschußwirtschaften (Domänen,Forsten,Bergbau etc.) und den verschiedenen Staatsmonopolen (vor allem der Salzregie) traten die nun vorrangig werdenden Einkünfte aus den Steuerquellen. Vereinheitlicht wurden die indirekten Abgaben, insbesondere Zölle und Verbrauchssteuern, am stärksten aber setzte die Reform an der Ausgestaltung des direkten Steuerwesens ein: südlich des Mains wurden die Grundzüge des modernen Ertragssteuersystems entwickelt, nördlich des Mains vorrangig das Personal- und Einkommensteuersystem.(1)

---

1) Umfassendste Darstellung dazu:A.Wagner, Die deutsche Besteuerung im 19.Jahrhundert, 1.Halbbd., Preußen,Sachsen,Bayern,Württemberg, 2.Halbbd., Baden,Hessen,Kleinstaaten, Deutsches Reich, Lehr- und Handbuch der politischen Ökonomie, hg.von A.Wagner, 4.Hauptabt.: Finanzwissenschaft, 3.und 4. Teil, Leipzig 1899/1901
Für Preußen: J.F.Benzenberg, Über Preußens Geldhaushalt und neues Steuersystem. Leipzig 1820; L.von Zedlitz-Neukirch, Die Staatseinkünfte der preußischen Monarchie, Berlin 1828; J.G.Hoffmann, Lehre von den Steuern, Berlin 1840; B.Dieterici, Zur Geschichte der Steuerreform in Preußen von 1810-1820, Berlin 1875; K.Mamroth,Geschichte der preußischen Staatsbesteuerung 1806-1816, Leipzig 1890; O.Schwarz und G.Strutz, Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, 1.Bd., 4.Lief., Berlin 1902, S.1073ff; R.Grabower, Preußens Steuern vor und nach den Befreiungskriegen, Berlin 1932.
Bayern: J.Rudhard, Zustand des Königreichs Bayern auch anderen Orts,3.Bd.;M.Seydel, Bayrisches Staatsrecht, 2.Aufl.,1.Bd., Freiburg i.Br. und Leipzig 1896,S.44ff und 125ff, 2.Bd., ebd. S.413ff und 534ff.
Baden: F.A.Regenauer, Der Staatshaushalt des Großherzogthums Baden, Karlsruhe 1863; E.von Philippovich, Der badische Staatshaushalt in den Jahren 1868-1889,Freiburg i.Br.1889, S.23ff.

Diese Entwicklung im einzelnen zu verfolgen, die Neuerungen der Verwaltung und die Vielfalt des Nebeneinanders von verschiedenartigen Einnahmeregelungen in den einzelnen Staaten aufzuzeigen, ist nicht Anliegen und Absicht dieser Darstellung. Die institutionelle Seite der Staatswirtschaft ist für eine Untersuchung, die auf den funktionellen Gehalt abstellt, zweitrangig. Die verwaltungstechnischen Regelungen und die finanzpolitischen Institutionen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland sind speziell und allgemeiner in der zeitgenössischen und finanzhistorischen Literatur gewürdigt worden, wenn auch, wie vielleicht aus besonderem Anliegen zu verstehen, die Steuergeschichte dabei im Vordergrund stand.

Daher werden hier nur die strukturellen Grundzüge der Einnahmeentwicklung in Preußen, Bayern und Baden sowie die Art der Einnahmegestaltung zur Mitte des 19. Jahrhunderts für alle deutschen Staaten vorgeführt. Einen allgemeinen Vergleich für den Beginn des 19. Jahrhunderts auf statistischer Grundlage für alle deutschen Staaten anzustellen, läßt die magere Finanzstatistik dieser Zeit nicht zu.

d. Entwicklung und Struktur der Staatseinnahmen in Deutschland von 1820 - 1850

aa. Volumen und Struktur der Staatseinnahmen in Bayern,Baden und Preußen von 1820 - 1850

Die in den Tabellen Nr.2,3 und 4 enthaltenen Angaben der Einnahmeetats für Bayern,Baden und Preußen sind Nettogrößen,d.h.die für die Einnahmen erforderlichen Gewinnungskosten sind bereits abgezogen. Da für Preußen und Bayern nur Netto-Budgets bzw. die Gewinnungskosten nur unaufgeschlüsselt für die Gesamteinnahmen vorliegen und erst für 1850 einen Vergleich zwischen Netto- und Bruttogrößen der einzelnen Einnahmegattungen gestatten,wird zunächst die Entwicklung der Reineinnahmen dargestellt,dann ein Vergleich zwischen Netto- und Brutto-Einnahmen für das Jahr 1850 durchgeführt.

Die Tabellen Nr.2 und 3 zeigen die Entwicklung der Staatseinnahmen in Bayern und Baden,gegliedert nach Haupteinnahmearten,von 1819/20,nachdem die grundlegenden Reformen abgeschlossen waren,bis zum Jahre 1850.In beiden Staaten zeigt sich der gleiche Trend in der Wandlung der Einnahmestruktur:Zurück ging der Einnahmeanteil aus den Domänen und Forsten,der Jagd und Fischerei;in Baden sank der Anteil auf etwa die Hälfte des Wertes von 1820 und betrug im Jahre 1850 nur noch 12,5v.H.der Gesamteinnahmen;in Bayern fiel der Anteil lediglich von 24,4v.H. auf 22,0v.H..Der Beitrag,den die Staatsmonopole und Staatsgewerbeanstalten leisteten,blieb mit rund 10-12v.H.der Gesamteinnahmen in beiden Staaten relativ konstant; ein beträchtliches Ausmaß erreichten dagegen das Absinken des Anteils der direkten Steuern (1) und die Zunahme des Anteils der indirekten Ab-

1)In Bayern bestanden die direkten Steuern aus der Grundsteuer,der Gewerbesteuer,der Kapitalsteuer und der Haus-,Tür- und Fenstersteuer,in Baden aus der Grund-,Häuser-,Gewerbe- und Klassensteuer sowie aus der1848 eingeführten Kapitalsteuer.

Tabelle Nr. 2

Die Entwicklung und Struktur der Staatseinnahmen im Königreich Bayern von 1819-1849 (1)

Lfd. Nr.	Art der Einnahme	1819		1825		1837		1849	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Domänen, Forsten, Jagd, Fischerei	8 534,6	27,4	7 567,5	26,0	8 100,7	27,1	7 462,9	22,0
2	Regalien, Staatsgewerbeanstalten	3 402,0	10,9	3 478,0	12,0	4 021,3	13,4	3 654,9	10,7
3	Direkte Steuern	8 333,2	28,4	8 270,0	28,4	6 136,9	20,5	7 748,4	22,8
4	Indirekte Abgaben insgesamt	9 016,5	29,0	9 610,0	33,0	10 541,4	35,0	14 585,3	43,0
	Zölle	2 512,0	8,1	2 060,0	7,1	3 094,8	10,3	5 364,6	15,8
5	Sonst. Einnahme	1 340,5	4,3	186,8	0,6	1 212,2	4,0	498,3	1,5
6	Gesamteinnahme	31 126,8	100,0	29 112,3	100,0	30 012,5	100,0	33 949,8	100,0

Tabelle Nr. 3

Die Entwicklung und Struktur der Staatseinnahmen im Großherzogtum Baden von 1820-1850 (1)

Lfd. Nr.	Art der Einnahme	1820		1830		1840		1850	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Domänen, Forsten, Jagd, Fischerei	1 747,0	24,5	1 335,0	18,1	1 333,7	16,5	1 247,1	12,5
2	Regalien, Staatsgewerbeanstalten	657,0	9,2	1 067,3	14,5	868,9	10,7	1 192,1	12,0
3	Direkte Steuern	2 252,0	35,8	2 562,7	34,8	2 312,9	28,5	2 827,8	28,5
4	Indirekte Abgaben insgesamt	2 166,0	30,5	2 397,5	32,6	3 564,6	43,9	4 578,2	46,1
	Zölle	672,0	9,4	619,9	8,4	1 303,7	16,1	1 947,2	19,6
5	Sonstige Einnahmen					39,3	0,4	93,4	0,9
6	Gesamteinnahme	7 122,0	100,0	7 362,5	100,0	8 119,4	100,0	9 938,6	100,0

Tabelle Nr. 4

Die Entwicklung und Struktur der Staatseinnahmen im Königreich Preußen von 1821-1850 (1)

Lfd. Nr.	Art der Einnahme	1821		1829		1841		1850	
		1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
1	Domänen, Forsten Jagd, Fischerei	9 177,7	17,5	8 098,1	15,2	7 593,1	12,3	8 113,6	11,9
2	Regalien, Staatsgewerbeanstalten	5 679,8	10,8	7 581,0	14,2	9 221,0	14,9	8 607,5	12,6
3	Direkte Steuern	17 247,9	32,8	19 306,0	36,2	18 762,0	30,3	19 455,5	28,6
4	Indirekte Abgaben insgesamt	18 610,0	35,4	17 761,0	33,3	22 543,0	36,4	25 205,1	37,0
	Zölle					10 997,6	17,8	11 816,8	17,3
5	Sonst. Einnahme	1 857,7	3,5	624,0	1,1	3 829,5	6,1	6 777,7	9,9
6	Gesamteinnahme	52 573,1	100,0	53 369,1	100,0	61 948,6	100,0	68 159,4	100,0

1) Quellen zu den Tabellen Nr.2, 3 und 4:
Bayern:Zusammengestellt und berechnet nach den Etats für die Finanzperioden 1819/25, 1825/31, 1837/43, 1849/51 in: Gesetzblatt für das Königreich Bayern,München 1819,S.257ff,bzw.in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern,1825,S.153ff;1837,S.177ff;1849,S.491ff; Vgl.Angaben für einzelne Jahre und Einnahmearten bei F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,1.Abt.,S.19ff;W.Burkhard,Das bayrische Staatsbudget in den ersten 70 Jahren seit Bestehen der Verfassung,1819-1889,in:Finanzarchiv,6.Jg.(1889),S.22off;W.Vocke,Statistik des bayrischen Staatshaushalts,in:Zeitschrift des Königlich Bayrischen Statistischen Bureaus, 2.Jg.(1870),S.83-104 und 174-182.

Baden:Zusammengestellt und berechnet nach den Finanzgesetzen für die Jahre 1820,1828/30, 1839/40 und 1850,in:Großherzogliches Badisches Regierungsblatt,Karlsruhe 1820,S.112;1828,S45; 1839,S.159;1851,S.57;Vgl.Angaben für einzelne Jahre und Einnahmearten bei F.A.Regenauer,der Staatshaushalt des Großherzogthums Baden,Karlsruhe 1863,S.725f;Amtliche Beitrage zur Statistik der Staatsfinanzen des Großherzogthums Baden, Karlsruhe 1851,Beilagen 1-4,S.361ff.

Preußen:Zusammengestellt und berechnet nach den Etats für 1821,1829,1841 und 1850,in:Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten, 1821,S.50;1829,S.14;1841,S.50;1850,S.179ff; Vgl.einzelne Angaben bei F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,2.Bd.,2.Abt.,S.87ff und 140ff. Den etatmaßigen Einnahmen der Jahre 1821,1829 und 1841 sind die der Krone vorbehaltenen Einkünfte(die"Kronfideikommiss-Rente")in Höhe von 2 573 099 Talern aus Domänen und Forsten zugerechnet worden,da diese nur im Etat des Jahres 1850 aufgeführt sind und sich zudem bei der spater darzustellenden Ausgabengestaltung,besonders im Vergleich zu den übrigen deutschen Staaten,ein unvollständiger Einnahme- und Ausgabespiegel ergeben würde.Die Einnahmen der Zollverwaltung sind in den Etats von 1821,1829 und 1841 nicht gesondert aufgeführt,sondern in der Summe der indirekten Abgaben enthalten und somit nicht zu ermitteln.Die Höhe der Zolleinnahmen des Jahres 1841 ist der Berechnung von Redens entnommen:F.W.von Reden,Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd.,2.Abt., S.144. Die Summe der Zolleinnahmen des Jahres 1850 wird wie folgt ermittelt: Gegeben sind die Hauptsummen der Rohertrage der einzelnen indirekten Abgaben, dazu die gesamten Erhebungs- und Verwaltungs-

Forts.folgende Seite

gaben,wozu die Vermehrung der Zolleinnahmen augenfällig beitrug.Während in Bayern der Anteil der direkten Steuern an den Gesamteinnahmen im Jahre 1819 noch bei 28,4v.H.lag und in Baden bei 35,8v.H., sank er in Bayern auf 22,8v.H. und in Baden auf 28,5v.H..Der Anteil der indirekten Abgaben an den Gesamteinnahmen stieg dagegen in Bayern von 29,0 v.H. auf 43,0v.H.,in Baden von 30,5v.H.auf 46,1v.H.. Insgesamt wurden in Bayern im Jahre 1819 57,4v.H. der Gesamteinnahmen aus direkten und indirekten Abgaben gedeckt,in Baden 1820 66,3v.H.,1849/50 dagegen in Bayern 65,8 v.H. und in Baden 74,6 v.H..

Die Entwicklung der Staatseinnahmen im Königreich Preußen von 1821, dem Jahr des ersten veröffentlichten Etats,bis zum Jahre 1850 zeigt die Tabelle Nr.4.Diese Übersicht hat gewisse Schwächen hinsichtlich der Vergleichbarkeit der einzelnen Budgets,weil in der Zwischenzeit bedeutende Veränderungen im System der Budgetanlage eintraten.Überhaupt kann diese Aufstellung nur mit großen Vorbehalten betrachtet und analysiert werden,weil die bis zum Jahre 1847 bestehenden geheimen Etats nicht bekannt geworden sind und die Schätzungen dieser geheim gehaltenen Etats immerhin um 12-13v.H.über den etatmäßigen,bekannt gegebenen Einnahmen liegen (1).Wie weit die Oberflächlichkeit der preußischen Budgets ging,ist schon daraus zu ersehen,daß es nicht möglich ist,aus den Etats,die bis 1844 erschienen sind,die Höhe der Zolleinnahmen zu entnehmen,weil diese nur zusammen mit den indirekten

---

kosten aller indirekten Abgaben.Unter der Voraussetzung,daß die Höhe der Gewinnungskosten der Zolleinnahmen etwa dem Verhältnis der Brutto- und Nettosummen aller indirekten Abgaben entspricht,werden die Nettoerträge der Zolleinnahmen anteilmäßig berechnet.

1) W.Gerloff,Der Staatshaushalt und das Finanzsystem Deutschlands,in:Handbuch der Finanzwissenschaft, 1.Aufl.,3.Bd.,Tübingen 1929,S.4f;A.Wagner, Deutsche Besteuerung,a.a.O.,1.Halbbd.,S.49ff.

Abgaben in einem Posten ausgewiesen wurden. Trotz dieser Vorbehalte kann in etwa die gleiche Veränderung der Einnahmestruktur beobachtet werden wie in Baden und Bayern: Der Anteil der Einnahmen aus Domänen und Forsten an den Gesamteinnahmen ging von 17,5 v.H. im Jahre 1821 auf 11,9 v.H. im Jahre 1850 zurück. Der Beitrag aus den Regalien und Staatsbetrieben stieg von 10,8 v.H. im Jahre 1821 bis auf 14,9 v.H. im Jahre 1841 und verringerte sich auf 12,6 v.H. im Jahre 1850. Das Absinken des direkten Steueranteils (1) an den Gesamteinnahmen von 32,8 v.H. im Jahre 1821 auf 28,6 v.H. im Jahre 1850 entspricht dem anteilsmäßigen Rückgang in Baden und Bayern. Die Einnahmeentwicklung bei den indirekten Abgaben, von 35,4 v.H. im Jahre 1821 auf 37,0 v.H. im Jahre 1850, ist wesentlich schwächer als bei den süddeutschen Staaten. Hier ist allerdings zu beachten, daß in den 40iger Jahren einige neue Budgetposten für öffentliche Verwaltungsleistungen in die Einnahmeetats eingeführt wurden, die einen Teil der Gebühren aufnahmen, die vordem den indirekten Abgaben zugerechnet wurden. Aus dieser fortlaufend umgestalteten Budgetgliederung resultiert auch der unverhältnismäßig hohe Anteil der sonstigen Einnahmen in den Jahren 1841 mit 6,1 v.H. und 1850 mit 9,9 v.H.. Wird nur die Hälfte der sonstigen Einnahmen für diese Jahre den indirekten Abgaben zugerechnet, fügt sich der Zug der preußischen Entwicklung auch in das vorangestellte süddeutsche Bild des Wandlungsprozesses in der Einnahmestruktur während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Am stärksten war die Steigerung der Gesamteinnahmen in Baden (vgl. Tabelle Nr.5), wo die Nettoeinnahmen im Jahre 1850 um 39,5 v.H. höher lagen als im Jahre 1820; in Preußen betrug die Zunahme von 1821-1850 29,6 v.H., wobei zu berücksichtigen ist, daß für 1821 der Geheimetat nicht bekannt ist; in Bayern wuchsen die Gesamteinnahmen lediglich um 9,1 v.H..

---

1) Die direkten Steuern waren die Grundsteuer, die Gebäudesteuer, die Gewerbesteuer und die Klassen-

Tabelle Nr. 5

Die Zu- bzw. Abnahme der Haupteinnahmearten von 1819/21-1850 in Bayern, Baden und Preußen

Art der Einnahme	Bayern		Baden		Preußen	
	Zunahme i.v.H.	Abnahme i.v.H.	Zunahme i.v.H.	Abnahme i.v.H.	Zunahme i.v.H.	Abnahme i.v.H.
Domänen, Forsten, Jagd, Fischerei		12,6		28,6		11,6
Regalien, Staatsgewerbeanst.	7,4		81,5		51,5	
Direkte Steuern		7,0	25,6		12,8	
Indi- insrekte ges. Abgab.	61,8		111,4		35,4	
Zölle	113,6		189,8			
Gesamteinnahme	9,1		39,5		29,6	

Der bedeutendste Zuwachs innerhalb der Gesamteinnahmen fiel den Zöllen zu: In Ba[illegible] verdreifachten sich die Zolleinnahmen fast, und in Bayern wuchsen sie um mehr als das Doppelte. Für Preußen läßt sich diese Entwicklung aus den oben angeführten Gründen nicht verfolgen. Da die Zölle neben den Verbrauchssteuern im wesentlichen die Höhe der indirekten Abgaben bestimmten, war auch die Entwicklung dieses Einnahmezweiges bedeutend: Um 111,4 v.H. des Anfangsstandes wuchsen sie in Baden, um 61,8 v.H., in Bayern und um 35,4 v.H. in Preußen.

Obwohl der Anteil der direkten Steuern an den Gesamteinnahmen in Preußen, Bayern und Baden stetig von 1820-1850 zurückging, ist in Baden und Preußen doch ein Anwachsen um 25,6 v.H. bzw. 12,8 v.H. zu erkennen, während ein absoluter Rückgang um 7 v.H. nur in Bayern festzustellen ist.

Die Erträge der Regalien, Staatsmonopole etc. wuchsen in Preußen und Baden genau wie die indirekten Abgaben schneller als die Gesamteinnahmen, aber ihr Gewicht innerhalb der Gesamteinnahmen war nicht groß genug,

um ihren Anteil an den Gesamteinnahmen entscheidend zu mehren.

Werden statt der Nettoeinnahmen die Bruttoeinnahmen betrachtet, so verschiebt sich das Bild der Einnahmestruktur nicht unwesentlich, da die allgemeinen Gewinnungskosten bei den Einnahmen aus Domänen und Forsten, den Regalien und Staatsbetrieben ungleich höher waren als die Erhebungskosten bei den Einnahmen aus direkten und indirekten Abgaben (vgl. dazu Tabelle Nr. 6). Die Übersicht der Tabelle Nr. 6 macht den unterschiedlichen Anteil der Erhebungs- und Gewinnungskosten an den verschiedenen Einnahmearten deutlich und vermittelt einen Überblick über die Struktur der Roheinnahmen.
Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Höhe der Gewinnungskosten der Einnahmen aus Staatsbesitz etwas dadurch verfälscht ist, daß diese Ausgaben für Verwaltung und Betrieb enthalten, deren Zweck streng genommen nicht die Erlangung der Einnahme ist. Dieser Nachteil kann aber aus den Staatsrechnungen und Budgetansätzen, die für diese Zeit vorliegen, nicht völlig ausgeschlossen werden, wenn Aufschluß über die Zusammensetzung der Roheinnahmen gegeben werden soll.
Die Gewinnungs- und Erhebungskosten stellten sich am höchsten in Baden mit 32,9 v.H. der Roheinnahmen; 30,6 v.H. betrugen sie in Bayern und 25,4 v.H. in Preußen. Die Höhe der Gewinnungskosten der Regalien und Staatsgewerbeanstalten stand denen aller anderen Einnahmearten voran: 57,3 v.H. der Roheinnahmen in Baden, 63,1 v.H. in Preußen und 68,4 v.H. in Bayern waren allein für die Gewinnung dieser Einnahmen aufzubringen. Wesentlich niedriger lag der Anteil der Gewinnungskosten bei den Einnahmen aus Domänen und Forsten in Preußen mit 30,7 v.H. und in Bayern mit 39,0 v.H., bedeutend höher und fast genauso hoch wie bei den Regalien dagegen in Baden mit einem Anteil von 54,5 v.H.. Ebenso lagen auch die Erhebungskosten der indirekten und direkten Abgaben mit 23,7 v.H. bzw. 9,4 v.H. der Roheinnahmen

und Preußen im Jahre 1850.

Lfd. Nr.	Art der Einnahme	Bayern				Baden				Preußen			
		Roheinnahmen		Gewinnungs- u. Erhebungskosten		Roheinnahmen		Gewinnungs- u. Erhebungskosten		Roheinnahmen		Gewinnungs- u. Erhebungskosten	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H. der Roheinn.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H. der Roheinn.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H. der Roheinn.
1	Domänen, Forsten, Jagd, Fischerei	12 234,3	25,0	4 771,4	39,0	2 737,8	18,5	1 490,7	54,5	11 702,6	12,8	3 589,0	30,7
2	Regalien, Staatsgewerbeanst.	11 566,1	23,7	7 911,2	68,4	2 788,6	18,8	1 596,5	57,3	23 347,0	25,6	14 739,5	63,1
3	Direkte Steuern	7 971,6	16,3	223.2	2,8	3 120,3	21,1	292,5	9,4	20 339,2	22,3	883,7	4,3
4	Indirekte ges. Abgab.	16 593,1	33,9	2 007,8	12,1	6 000,1	40,5	1 421,9	23,7	29 171,9	31,9	3 966,8	1
	Zölle	6 842,6	14,0	1 478,0	21,6	2 870,1	19,4	922,9	32,2	13 676,8	15,0	1 860,0	13,6
5	Sonst. Einnahm.	521,0	1,1	22,7	4,4	153,1	1,1	59,7	38,9	6 777,7	7,4	-	-
6	Gesamteinnahm.	48 886,1	100,0	14 936,3	30,6	14 799,9	100,0	4 861,3	32,9	91 338,4	100,0	23 179,0	25,4

wesentlich höher als in Bayern, 12,1 v.H. bzw. 2,8 v.H., und in Preußen 13,6 v.H. bzw. 3,4 v.H..

Durch den bedeutend höheren Anteil der Gewinnungskosten an den Roheinnahmen aus Staatsbesitz verschiebt sich das Bild der Roheinnahmestruktur gegenüber dem der Reineinnahme zugunsten der Einnahmen aus Domänen, Forsten und Regalien. Während so in Bayern die Reineinnahmen zu 32,7 v.H. aus Staatsbesitz und zu 65,8 v.H. aus Abgaben flossen, setzten sich die Roheinnahmen zu 48,7 v.H. aus den Einnahmen von Domänen, Forsten und Regalien und zu 50,2 v.H. aus Abgaben zusammen. In Baden stammten die Reinneinnahmen zu 24,5 v.H. aus Staatsbesitz und zu 61,6 v.H. aus Abgaben. In Preußen bestritten die staatlichen Überschußwirtschaften 24,5 v.H. der Reineinnahme, aber 38,4 v.H. der Roheinnahme, die Abgaben 65,6 v.H. der Reineinnahme, hingegen 54,2 v.H. der Roheinnahme.

bb. Volumen und Struktur der Einnahmen der deutschen Staaten zur Mitte des 19.Jahrhunderts

Die Struktur der Einnahmen für ganz Deutschland zur Mitte des 19.Jahrhunderts zu zeigen,sind in der Tabelle Nr./ die Roheinnahmen,gegliedert nach den Haupteinnahmearten,für alle deutschen Staaten zusammengestellt worden.Da die Finanzverwaltungen der einzelnen Staaten ihre Einnahmeetats nach sehr unterschiedlichen Gesichtspunkten zusammenstellten und die Etats eine einwandfreie Gegenüberstellung und Zuordnung von Brutto- und Nettogrößen der einzelnen Einnahmegattungen vermissen lassen,kann eine Übersicht für a l l e deutschen Staaten nur für die Roheinnahmen gegeben werden. Die Aufstellung folgt nicht den staatlichen Bestandteilen des Deutschen Bundes, sondern umfaßt die später unter den Staatsbegriff "Deutschland" fallenden Gebiete. Daher werden Österreich, Luxemburg und Liechtenstein ausgeklammert. Ebenso fehlen die Herzogtümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen, die 1850 durch Staatsvertrag im Königreich Preußen aufgingen. Sachsen-Gotha und Sachsen-Koburg werden, obwohl sie politisch eine Einheit bilden,hier getrennt aufgeführt, weil sie eine völlig eigenständige Finanzverfassung und -verwaltung aufweisen. So in einzelnen Fällen wegen des lückenhaften finanzstatistischen Materials die Einnahmen sich nicht unmittelbar auf das Jahr 1850 beziehen,wird dies jeweils in den Anmerkungen zu den einzelnen Staaten angezeigt.Die Angaben sind einheitlich in Taler berechnet worden.

Für die Fürstentümer Reuß-Schleiz und Reuß-Greiz sowie für die Landgrafschaft Hessen-Homburg müssen die Einnahmen aus den Domänen und Forsten,der Jagd und Fischerei mit denen der Staatsgewerbeanstalten zusammengefaßt werden,da eine saubere Trennung nach den vorliegenden Quellen nicht möglich ist.

Tabelle Nr. 7: Volumen und Struktur der Roheinnahmen der deutschen Staaten um 1850

Lfd. Nr.	Staat	Einnahm. insges.	Domänen, Forsten, Jagd Fischerei		Regalien Staatsgewerbeanst.		Direkte Steuern		Indirekte Abgaben insgesamt		Indirekte Abgaben Zölle		Sonstige Einnahmen	
		1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.
1	Königreich Preußen	91338,4	11702,6	12,8	23347,0	25,6	20339,2	22,3	29171,9	31,9	13676,8	15,0	6777,7	7,4
2	Kgr. Bayern	27933,5	6990,7	25,0	6608,8	23,7	4555,0	16,3	9481,3	33,9	3909,9	14,0	297,7	1,1
3	Königreich Sachsen	10376,2	1435,1	13,8	3054,7	29,4	2599,1	25,1	3248,7	31,3	1596,5	15,4	38,6	0,4
4	Königreich Hannover	9191,7	2151,9	23,4	1714,5	18,7	2421,2	26,3	2839,7	30,9	1696,0	18,4	64,4	0,7
5	Kgr. Württemberg	8023,3	2353,8	29,3	1825,5	22,8	1627,7	20,3	2216,3	27,6	1228,5	15,3	-	-
6	Großherzogtum Baden	8456,6	1564,4	18,5	1593,4	18,8	1782,9	21,1	3428,4	40,5	1639,9	19,4	87,5	1,1
7	Ghzt. Oldenburg	1345,8	440,2	32,7	229,7	17,1	244,7	18,2	357,1	26,5	267,9	19,9	74,1	5,5
8	Ghzt. Sachsen-Weimar	1536,5	356,5	23,2	250,4	16,3	525,0	34,2	318,2	20,7	190,3	12,4	86,4	5,6
9	Ghzt. Mecklenburg-Schwerin	3308,5	1705,4	51,6	158,7	4,8	725,3	21,9	458,9	13,9	339,1	10,2	260,2	7,9
10	Ghzt. Mecklenburg-Strelitz	964,5	716,3	74,3	48,3	5,0	26,5	2,7	96,7	10,0	17,9	1,9	76,7	8,0

Ord. Nr.	Staat	Einnahm. insge.	Forsten, Jagd Fischerei		Regalien Staatsgewerbeanst.		Direkte Steuern		Indirekte Abgaben insgesamt		Zölle		Sonstige Einnahmen	
		1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.
12	Kurfürstentum Hessen	4619,1	1283,1	27,8	1119,7	24,2	707,1	15,3	1338,7	29,0	617,0	13,4	170,5	3,7
13	Herzogtum Nassau	2430,8	620,2	25,5	545,9	22,5	668,5	27,5	481,8	19,8	285,7	11,8	114,4	4,7
14	Hzt. Braunschweig	2222,0	505,6	22,8	484,0	21,8	432,0	19,4	527,5	23,7	468,4	21,1	272,9	12,3
15	Hzt.Sachsen-Koburg	302,6	80,7	26,7	52,2	17,2	48,4	16,0	73,6	24,3	41,8	13,8	47,7	15,8
16	Hzt.Sachsen-Gotha	1002,2	431,1	43,0	170,0	17,0	145,6	14,5	249,1	24,9	110,0	11,0	6,4	0,6
17	Hzt.Sachsen-Meiningen-H.	822,3	319,9	38,9	72,1	8,8	136,0	16,5	279,4	34,0	127,4	15,5	14,9	1,8
18	Hzt.Sachsen-Altenburg	664,5	201,3	30,3	79,6	12,0	167,0	25,1	208,4	31,4	108,4	16,3	8,2	1,2
19	Hzt.Anhalt-Bernburg	802,6	241,5	30,1	290,4	36,2	68,2	8,5	156,5	19,5	46,0	5,7	46,0	5,7
20	Hzt.Anhalt-Köthen	449,9	274,4	61,0	29,0	6,4	40,6	9,1	81,9	18,2	34,0	7,6	24,0	5,3
21	Hzt.Anhalt-Dessau	572,1	343,7	60,1	31,5	5,5	56,7	9,9	129,7	22,7	60,0	14,9	10,5	1,8
22	Hzt.Schleswig-Holstein	4483,5	1145,8	25,5	384,5	8,6	1317,3	29,4	1583,0	35,3	1262,2	28,6	52,9	1,2

Lfd. Nr.	Staat	Einnahm. insge.	Domänen, Forsten, Jagd Fischerei		Regalien Staatsgewerbeanst.		Direkte Steuern		Indirekte Abgaben insgesamt		Zölle		Sonstige Einnahmen	
		1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.
23	Hzt.Lauenburg	376,8	158,2	42,0	12,4	3,3	37,1	9,9	166,7	44,2	157,2	41,7	2,4	0,6
24	Fürstentum Schwarzbg.-Sondersh.	501,0	294,7	58,8	32,0	6,4	54,7	10,9	117,2	23,4	41,7	8,3	2,4	0,5
25	Fürstt. Schwarzbg.-Rudolstadt	395,3	199,5	50,5	37,0	9,4	32,6	8,2	108,3	27,4	46,3	11,7	17,9	4,5
26	Fürstt.Reuß-Schleiz	375,0		125,0		33,3	89,0	23,7	111,5	29,8	75,0	20,0	49,5	13,2
27	Fürstt.Reuß-Greiz	154,0		79,0		51,3	21,0	13,6	52,0	33,8	36,0	23,4	2,0	1,3
28	Fürstt.Lippe-Detmold	424,0	162,3	38,3	49,7	11,7	57,0	13,4	145,0	34,2	120,0	28,3	10,0	2,4
29	Fürstt. Schaumburg-Lippe	228,0	102,5	44,9	72,5	31,8	13,0	5,7	30,0	13,2	28,0	12,3	10,0	4,4
30	Fürstt.Waldeck-Pyrmont	318,4	137,5	43,2	19,4	6,1	60,1	18,9	80,9	25,4	77,4	24,3	20,5	6,4
31	Landgrafschaft Hessen-Homburg	166,0		45,2		27,2	33,6	20,2	34,6	20,9	17,4	10,5	52,6	31,7
32	Freie Stadt Hamburg	2900,4	105,6	3,7	275,4	9,5	1094,8	37,7	1395,3	48,1	380,0	13,1	29,3	1,0

Lfd. Nr.	Staat	Einnahm. insge.	Domänen, Forsten, Jagd Fischerei		Regalien Staatsgewerbeanst.		Direkte Steuern		Indirekte Abgaben insgesamt		Zölle		Sonstige Einnahmen	
		1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.
33	Freie Stadt Bremen	866,1	21,9	2,5	145,6	16,8	175,7	20,3	472,4	54,6	178,7	19,7	50,5	5,8
34	Freie Stadt Lübeck	395,4	105,4	26,6	16,9	4,3	71,2	18,0	195,2	49,4	56,4	14,3	6,7	1,7
35	Freie Stadt Frankfurt	939,6	149,0	15,9	181,4	19,3	118,0	12,5	465,1	49,5	180,7	19,2	26,1	2,8

1) Diese Tabelle folgt der seinerzeit üblichen politischen Einteilung der deutschen Staaten nach der Art der Regentschaft: Königreiche, Großherzogtümer, Herzogtümer, Fürstentümer, Freie Städte.

Alle Einnahmen sind einheitlich in Taler berechnet worden. Zu den einzelnen Münzwerten der verschiedenen deutschen Währungen um 1850 vgl.: J.C. Nelkenbrecher, Allgemeines Taschenbuch für Münz-,Maß- und Gewichtskunde, der Wechsel-, Geld und Fondscourse usw. für Banquiers und Kaufleute, hg. von F.G.Feller und mit neuen Münztabellen von H.C.Kandelhardt, 17. Aufl., Berlin 1848; C. und F. Noback: Münz-, Maß- und Gewichtsbuch. Das Geld-, Maß- und Wechselwesen, die Kurse, Staatspapiere, Banken, Handelsanstalten und Usanzen aller Staaten und wichtigeren Orte, Leipzig 1858. Wo in einzelnen kleinen Staaten zu dieser Zeit noch kein einheitliches Kassenwesen oder Budgetsystem vorhanden war, sind die einzelnen Einnahmen aus den verschiedenen Kassen zusammengerechnet und auf die Einnahmearten verteilt worden. Art und Zahl dieser einzelnen Staatskassen werden jeweils bei den entsprechenden Quellenangaben genannt. Wo auf Grund der unzulänglichen Finanzstatistik und Quellenlage die Einnahmen sich nicht unmittelbar auf das Jahr 1850 beziehen, ist jeweils das abweichende Rechnungsjahr angegeben. Im einzelnen liegen der Berechnung folgende Quellen zugrunde:

1. Preußen:
   Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten, 1850, S. 179ff; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg. von O. Hübner, 1.Jg., Leipzig 1852, S. 63ff.

2. Bayern:
   Gesetzblatt für das Königreich Bayern, 1849, S. 491ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 1. Abt., S. 19ff und 81ff.

3. Sachsen:
   F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 2. Abt., S. 1216ff.

4. Hannover:
   W. Lehzen, Hannovers Staatshaushalt, 2 Teile, Hannover 1854/56, 2.T., S. 705ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 2. Abt., S. 714ff; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 1. Jg., S. 201ff.

5. Württemberg:
   Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Stuttgart 1852, S. 40ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 1. Abt., S. 180ff.

6. Baden:
Großherzogliches Badisches Regierungsblatt, 1851, S. 57.

7. Oldenburg:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 2. Abt., S. 1032ff.

8. Sachsen-Weimar:
F.W. von Reden; Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1386ff; Etat für 1851/53; vgl. M. Boelcke, Die Entwicklung der Finanzen im Großherzogtum Sachsen-Weimar von 1851 bis zur Gegenwart, Abhandlungen des Staatswiss.Seminars in Jena, 3.Bd., 1. Heft, Jena 1906, S. 150ff.

9. Mecklenburg-Schwerin:
Staatshaushalts-Etat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin für das Jahr von Johannis 1850 bis dahin 1851, Leipzig o,J., S. 1ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1092ff.

10. Mecklenburg-Strelitz:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1099ff; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 2.Jg., S. 219f. Ergebnis des Rechungsjahres 1847/48 bei der Großherzoglichen Rentei, dem Kabinettsamte und den landständischen Kassen.

11. Hessen:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 412ff.

12. Kurhessen:
Sammlung von Gesetzen, Verordnungen und Ausschreibungen für Kurhessen, 12.Bd., 1849, S. 25ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S. 494ff.

13. Nassau:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S. 580ff.

14. Braunschweig:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 498ff; Vgl. Kybitz: Der Staatshaushalt des Herzogtums Braunschweig in den Jahren 1838-1886, in: Finanzarchiv, 5.Jg. (1888), S. 187-233. Die Einnahmen sind zusammengestellt aus der Landeskasse, der Kammerkasse und der Verwaltung des Kloster- und Studienfonds.

15. Sachsen-Koburg:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Coburg aus den Jahren 1852, 1853 und 1854. Coburg 1854, S. 375; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1424f; +) einschließlich der Maischsteuer aus der Zoll-

16. Sachsen-Gotha:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Gotha, 6. Bd., Gotha 1851, S. 623; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1424f.

17. Sachsen-Meiningen-Hildburghausen:
G. Brückner, Landeskunde des Herzogthums Meiningen, 1.Theil, Meiningen 1851, S. 482; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1426f.

18. Sachsen-Altenburg:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1426f.

19. Anhalt-Bernburg:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Anhalt-Bernburg, 9.Bd., Bernburg 1850, S. 376f; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1430f.

20. Anhalt-Köthen:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Anhalt-Dessau, a.a.O., 5.Bd., S. 1334f; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2. Abt., S. 1432f.

21. Anhalt-Dessau:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Anhalt-Dessau, 5.Bd., Dessau 1850, S. 1830; vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1432f.

22. Schleswig-Holstein:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1442ff; vgl. Staatsrechnung für das Jahr 1849 über die Staatseinnahmen und Ausgaben der Herzogtümer Schleswig-Holstein, Kiel 1850.

23. Lauenburg:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1440f.

24. Schwarzburg-Sondershausen:
Gesetzsammlung für das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen vom Jahre 1852. Sondershausen 1852, S. 176ff; vgl. F.W. von Reden, Deutschland und das übrige Europa, 2.Abt., Wiesbaden 1854, S. 1004. Etat für 1852/55.

25. Schwarzburg-Rudolstadt:
Gesetzsammlung für das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt, 13.Jg., Rudolstadt 1852, S. 179f; vgl. F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1004f. Etat für 1852/54.

26. Reuß-Schleiz:
F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S. 1004f. Etat für 1853/55 aus Domänen- und Landeskasse. +) Einschließlich der Brennsteuer aus der Zollvereinskasse.

27. Reuß-Greiz:
F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1004f.

28. Lippe-Detmold:
F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1002f; vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., S. 1496f; Etat für 1851/52; aus sieben Kassen zusammengestellt. +) Einschließlich der Brenn- und Biersteuer aus der Zollvereinskasse.

29. Schaumburg-Lippe:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd. 2.Abt., S. 1496f und ders., Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S. 1002f.

30. Waldeck-Pyrmont:
Fürstlich-Waldeckische Regierungsblätter vom Jahre 1850, 40.Jg., Meringhausen, 1850, S. 227ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1498f.

31. Hessen-Homburg:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1512f. Etat für 1851/52. +) Die Summe der sonstigen Einnahmen - mit einem Anteil von 31,7 v.H. an den Gesamteinnahmen außerordentlich hoch - besteht im wesentlichen aus Zahlungen des Großherzogtums Hessen an die Landgrafschaft.

32. Hamburg:
Statistische Tabellen zur Kenntnis der Zustände Hamburgs 1816-1852, Beilage zu: Beiträge zur Statistik Hamburgs, Hamburg 1854, S. 15; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1531ff.

33. Bremen:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1573ff; vgl. E. Fitger, Die Finanzen Bremens, in: Finanzarchiv, 1.Jg., (1884) S. 241. +) Einschließlich der Weggelder.

34. Lübeck:
F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1589ff. Etat für 1851.

35. Frankfurt:
Gesetz und Statutensammlung der Freien Stadt Frankfurt, 11.Bd., Frankfurt a/M. 1853, S. 85f; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1605. Etat für 1851.

Trotz der bereits bei der Darstellung der Roheinnahmestruktur für Bayern, Baden und Preußen angezeigten Vorbehalte zeigt die Übersicht sehr deutlich: In den meisten deutschen Staaten wurde um 1850 der überwiegende Teil der Roheinnahmen durch direkte und indirekte Abgaben gedeckt. Lediglich in einigen Kleinstaaten, die 1850 weniger als 100 000 Einwohner zählten, erreichten die Einnahmen aus dem Staatsbesitz einen bedeutenden Anteil an den Gesamteinnahmen; so in Mecklenburg-Strelitz mit 79,0 v.H., in Schaumburg-Lippe 76,7 v.H., in Anhalt-Köthen 67,4 v.H., in Bernburg 66,2 v.H., in Anhalt-Dessau 65,6 v.H., und in Schwarzburg-Sondershausen mit 65,2 v.H. der Gesamteinnahmen. Wird berücksichtigt, daß die Gewinnungskosten bei den Einnahmen aus Staatsbesitz etwa 2-4 mal so hoch waren wie die Erhebungskosten der direkten und indirekten Abgaben (vgl.Tabelle Nr. 6), so ist festzustellen, daß in allen deutschen Staaten,mit Ausnahme von Mecklenburg-Strelitz und Schaumburg-Lippe, die Nettoeinnahmen vorwiegend aus direkten und indirekten Abgaben bestanden. Die Roheinnahmen der indirekten Abgaben, vornehmlich Verbrauchssteuern und Zölle, übertrafen in allen deutschen Staaten, bis auf die Großherzogtümer Sachsen-Weimar-Eisenach und Mecklenburg-Schwerin sowie das Herzogtum Nassau, die Einnahmen aus direkten Steuern.In den Stadtstaaten Hamburg, Bremen, Lübeck und Frankfurt bestritten allein die indirekten Abgaben etwa die Hälfte aller Einnahmen.

Die Zolleinnahmen stellten in den meisten deutschen Staaten eine der ergiebigsten Haupteinnahmequellen dar und übertrafen in der Roheinnahme in nicht weniger als 10 Staaten die Erträge der direkten Steuern (in Oldenburg, Braunschweig, Anhalt-Dessau, Lauenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß-Greiz, Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe,Waldeck-Pyrmont und Frankfurt).

Die Summe der Roheinnahmen aller hier aufgeführten Staaten betrug 193 310 600 Taler. Davon stammten

80 819 100 Taler oder 41,8 v.H. der Gesamteinnahmen aus Domänen,Forsten und Regalien, 41 619 800 Taler oder 21,5 v.H. aus dem direkten Steueraufkommen, 61 690 700 Taler oder 31,9 v.H. aus indirekten Abgaben und 9 181 000 Taler flossen aus sonstigen Quellen. Die Höhe der Zolleinnahmen von 29 742 600 Taler erreichte einen Anteil von 15,4 v.H. an den Gesamteinnahmen. Diese Durchschnittsgrößen für alle deutschen Staaten im Jahre 1850 bestätigen und verdeutlichen das bereits in der Einzelanalyse für Bayern, Baden und Preußen gewonnenen Strukturbild: Der Übergang von der Domänen- und Regalienwirtschaft zur vorrangigen Steuerwirtschaft war in Deutschland zur Mitte des 19.Jahrhunderts vollzogen.

2. Die Staatsverschuldung: vom Konsumtiv- zum Produktivkredit

a. Das traditionelle Bild der öffentlichen Verschuldung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts

Die durchgehende Veränderung der Finanzverfassungen der deutschen Staaten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts leitete auch eine Neuordnung der öffentlichen Kreditwirtschaft ein. Die Typen und Organisationsformen der öffentlichen Schuldbegebung waren schon vom Mittelalter her von der Kurie und dem Reich, von den Landesfürsten und Städten entwickelt und jeweils der Veranlassung und der Möglichkeit der Inanspruchnahme sowie dem Personenkreis der Kreditgeber angepaßt worden (1).

Aber bis ins 18. Jahrhundert hinein bewahrte der öffentliche Kredit einen privatwirtschaftlichen Charakter, denn wo Landesherr und Staat finanzpolitisch identisch und die Trennung von staatlicher Finanzwirtschaft und landesherrlicher Privatwirtschaft noch nicht vollzogen waren, mußte die schuldrechtliche Anerkenntnis und die Sicherheitsstellung bei der Schuldaufnahme vom Landesherrn vollzogen

---

1) Vgl. A. von Kostanecki, Der öffentliche Kredit im Mittelalter. Nach Urkunden der Herzogtümer Braunschweig und Lüneburg, Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen, hg. von G. Schmoller, Bd. 9, H. 1, Leipzig 1889, S. 15ff, 26ff, 56ff; L. Say, Die Entstehung des öffentlichen Kredits, Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte, 21. Jg. (1884), S. 1ff; C. Bauer, Mittelalterliche Staatsfinanz und internationale Hochfinanz, in: Historisches Jahrbuch, hg. von P. Funk, 50. Bd. (1930), S. 19ff.

werden (1). Der Zwang zur Erfüllung außerordentlicher Ausgaben diktierte die Inanspruchnahme dieses Kredits: die großen kriegerischen Unternehmungen, dauernde Konflikte und kleine Fehden, die territoriale Zusammenfassung neuerworbener Gebietsteile oder die Leistung von Subsidien erforderten Mittel, denen die wenig elastischen Einnahmen aus dem landesfürstlichen Eigentum nicht begegnen konnten und für die ein Staatsschatz nicht immer zur Verfügung stand. Die Mittel der Beschaffung und die Art der Sicherheitsstellung wechselten mit dem Personenkreis der Gläubiger. Neben Klerus, Adel und Städte traten die berufsmäßigen Geldgeber: die jüdischen Geldhändler (2) und die Gruppen italienischer, niederländischer und deutscher Kaufleute, die sowohl das Waren- wie das Geldgeschäft in großem Stil betrieben, sich aber schließlich an den Staatsbankrotten des 16.Jahrhunderts erschöpften (3), so daß im folgenden Jahrhundert Zwangsanleihen und Pfandleihen von Domänen und Gefällen die Kreditnahme ermöglichen mußten, die aber dann endgültig im Verlauf des 18.Jahrhunderts von der bankmäßigen Organisation des öffentlichen Kredits abgelöst

1) M.von Heckel und W.Lotz, Art."Staatsschulden", in: Hdb.der Staatswiss., 7.Bd.,4.Aufl. Jena 1926, S.811-829, bes.S.824ff; J.Landmann, Zur Entwicklungsgeschichte der Formen und der Organisation des öffentlichen Kredits, in: Finanzarchiv,29.Jg. (1912), S.1-69, bes.S.55ff; ders., Geschichte des öffentlichen Kredits,in: Hdb.der Finanzwiss., 3.Bd., 2.Aufl., Tübingen 1958,S.1ff.
2) Vgl. H.Schnee, Die Hoffinanz und der moderne Staat, 5 Bde, Berlin 1953,1954,1955,1963, 1965.
3) Vgl. R.Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Creditverkehr im 16.Jahrh., 1.Bd.:Die Geldmächte des 16.Jahrh.,S.85ff, 270ff,324ff, 2.Bd.; Die Weltbörsen und Finanzkrisen des 16.Jahrh.,S.147ff,183ff, Jena 1896.

wurden (1). Dabei wandelte sich die bisher personale Sicherheitsleistung (durch Bürge oder Geisel) hin zur realen Sicherheitsgarantie (durch Grundbesitz,Regalien und Steuern), um dann im Zuge der Trennung von Staatswirtschaft und Privatwirtschaft des Landesherrn und entsprechend der Erkenntnis der "ewigen" Dauer des Staates, in eine allgemeine, echte öffentlich-rechtliche Verpflichtung des Staates überführt zu werden. Damit war der öffentliche Kredit seines privatrechtlichen Charakters entkleidet und die früher nur aus exzeptionellem Anlaß zu Notzeiten begründbaren und meist nur kurzfristig gewährten Kredite konnten nunmehr in die vielfältigen Formen der fundierten Schulden transformiert werden und dabei, gestützt durch die bankmäßige Organisation,eine bessere Marktgängigkeit erreichen und einem breiten Publikum anziehend vorgestellt werden (2). Gleichzeitig verschmolzen die neben den fürstlichen Kammeralschulden bestehenden Landschaftsschulden, die meist aus den von den Ständen gegen entsprechende Gewährung von Privilegien übernommenen Schulden des Landesherren bestanden, zu einer einheitlichen Form und zu einem umschließenden Begriff der Staatsschuld (3).

---

1) K.Lutz, Die geschichtliche Entwicklung der europäischen Hochfinanz vom Mittelalter bis zum beginnenden 19.Jahrh., Münchner staatswiss.Diss.1934, S.92ff;G.Cohn,System der Finanzwissenschaft, in:System der National-Ökonomie, 2.Bd.,Stuttgart 1889, S.671ff; W.Däbritz, Die Staatsschulden Sachsens in der Zeit von 1763-1837, Diss. Leipzig 1906, S.1-30.

2) Vgl.M.von Heckel und W.Lotz,Art."Staatsschulden",a.a.O., S.824f.

3) Die formale Trennung von Kammer- und Landschaftsschulden blieb bis über die Mitte des 19.Jahrh.hinaus noch in einer Reihe von kleineren deutschen Staaten erhalten: Braunschweig,Sachsen-Weimar,Mecklenburg-Schwerin,Mecklenburg-Strelitz,Sachsen-Koburg-Gotha,Schaumburg-Lippe,Lippe-Detmold, Schwarzburg-Sondershausen,Schwarzburg-Rudolstadt,Waldeck-Pyrmont,Reuß-Greiz und Reuß-Schleiz

b. Das sozial-wirtschaftliche Verschuldungsmotiv in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Die Kriegsperiode zum Ende des 18. und zu Beginn des 19.Jahrhunderts drängte die deutschen Staaten in eine Phase beträchtlicher Kreditnahme,die eine Neuregelung des gesamten Staatsschuldenwesens, insbesondere die Einordnung der Schuldenverwaltung in die allgemeine Finanzverfassung,nach sich zog.

Das Bemühen der Staaten war darauf ausgerichtet, die Schuldenlast so schnell wie möglich abzutragen; die dazu eingerichteten Tilgungskassen wurden mit bestimmten Einnahmen dotiert,Domanen zur schnelleren Tilgung verkauft.Aber der Vorsatz konnte in den meisten deutschen Staaten nur in den zwanziger Jahren des 19.Jahrhunderts verwirklicht werden, denn die heranwachsenden sozial-wirtschaftlichen Aufgaben des Staates wandelten das Motiv der Verschuldungsbereitschaft und leiteten eine neue Phase wachsender Staatsverschuldung ein.Bisher nur verstanden als eine Maßnahme der Mittelbeschaffung zur Deckung der außerordentlichen Ausgaben politischer Willensanstrengungen im Krieg und in der Integration neuer Gebietsteile,im Falle des sorglosen "Serenissimus-Stil" liebenden Regenten auch zur prunkenden Hofhaltung mißbraucht, wurde nunmehr der Gedanke vom unproduktiven Zweck der Kreditnahme ersetzt durch die Idee des "Produktivkredits".
Während Friedrich Nebenius in einem für die Lehre vom öffentlichen Kredit grundlegenden Werk im Jahre 1820 schrieb, daß die "Ausgaben der

Staatsverwaltung und vorzugsweise diejenigen, welche mittels Anlehen bestritten zu werden pflegen, fast immer unproduktiv"seien und"die wenigen Ausnahmen, die man zulassen müsse, im ganzen ohne Bedeutung"seien (1),formulierte Carl Dietzel den Zweck der Staatsschulden zur Mitte des Jahrhunderts schon in ganz anderer Richtung: "Die Staatsschulden dienen dazu, das stehende Nationalcapital zu bilden, zu erheben und zu erweitern...wir müssen sie daher auch als ein zu befolgendes S y s t e m betrachten und anwenden, nicht als ein ausnahmsweises Hülfsmittel in Nothfällen."(2)

---

1) F.Nebenius, Der öffentliche Credit, 2.Aufl. Karlsruhe und Baden 1829, S.295f.
Die ablehnende Haltung gegenüber dem Staatsschuldenwesen ging auf Adam Smith zurück, nach dessen Anschauung die Staatstätigkeit als unproduktiv anzusehen ist.Vgl.A.Smith, Eine Untersuchung über Natur und Ursachen des Volkswohlstands,übersetzt von E.Gründfeld, 2.Bd., 2.Aufl. Jena 1923, S.81.
Dieser Auffassung sind alle Autoren des frühen 19.Jahrhunderts verhaftet: E.Lotz, Handbuch der Staatswirtschaftslehre, 3.Bd., Erlangen 1822, S.401ff; N.T.von Gönner, Von Staatsschulden,deren Tilgungsanstalten und vom Handel mit Staatspapieren, 1.Abt., München 1826, S.89ff; F.C.Fulda, Handbuch der Finanzwissenschaft, Tübingen 1827, S.328ff; K.A. von Malchus, Handbuch der Finanzwissenschaft und Finanzverwaltung, 1.Theil, Stuttgart 1830, S.419ff; J.Schön, Die Grundsätze der Finanzwissenschaft, Breslau 1832,S.118ff; E.Baumstark, Staatswirtshhaftliche Versuche über Staatskredit, Staatsschulden und Staatspapiere, Heidelberg 1833, S. 225ff; K.H.Rau, Grundsätze der Finanzwissenschaft, 3.Bd., 2.Abt.,2.Aufl. Heidelberg 1846, S.264ff; vgl.allgemein: J.Berckum, Das Staatsschuldenproblem im Lichte der klassischen Nationalökonomie, Leipzig 1911.

2) C.Dietzel, Das System der Staatsanleihen im Zusammenhang der Volkswirtschaft betrachtet, Heidelberg 1855, S.187.Ähnliche neue Auffassung des Staatskredits bei M.Wirth, Grundzüge der Nationalökonomie, Köln 1859, 2.Bd. S.515ff; L.von Stein, Lehrbuch der Finanzwissenschaft, Leipzig 1860, S.460ff; K.Umpfenbach, Lehrbuch der Finanzwissenschaft, 2.Bd., Erlangen 1860, S.111 und 123ff;

Forts.S.57.

Die öffentliche Kreditnahme wurde in den deutschen Staaten während der ersten beiden Jahrzehnte des 19.Jahrhunderts bestimmt von den Kosten der Kriegsführung,den Reparationszahlungen und den Ausgaben für die territoriale Neuordnung,dann von den Erfordernissen der agrarwirtschaftlichen Reformen, des Straßenbaus und seit den vierziger Jahren des Eisenbahnbaus,gegenüber denen sogar die Kosten der erhöhten Kriegsbereitschaft in den Revolutionsjahren zurücktraten(1).Diesen Vorgang veranschaulicht im einzelnen der Vergleich der Entwicklung des Staatsschuldenwesens in Bayern,Baden und Preußen.

Umpfenbach unterscheidet den rein konsumtiven, rein produktiven und konsumtiv-produktiven Staatsbedarf.Vgl.allgemein:G.Schanz,Öffentliches Schuldenwesen,in:Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre,a.a.O.,2.Teil,Nr.XXXX, S.1-54;über den Einfluß Carl Dietzels auf die Theorie der öffentlichen Verschuldung vgl.bes. M.Schüler,Carl Dietzel und die Theorie des Staatskredits in der zweiten Hälfte des 19.Jahrhunderts, Diss.Köln 1961,S.13ff.

1)Als das"Jahrhundert der produktiven Staatsanleihe" bezeichnet J.Berckum,Staatsschuldenproblem,a.a.O.,S.4,die Zeit nach 1800.

c. Grundzüge der Entwicklung der Staatsverschuldung in Deutschland von 1780 -1850

aa. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Bayern von 1800 - 1850

Am Ende des 18.Jahrhunderts betrug die Staatsschuld des damaligen kurpfalz-bayrischen Staates etwa 28 Millionen Gulden (1). Davon standen 20 Millionen bei der Landschaft, der Rest lastete auf den Gebietsteilen Bayern, der oberen Pfalz und Neuburg. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen zu diesem Zeitpunkt etwa 12,03 Gulden(2). Infolge der bedeutenden Gebietsveränderungen durch den Frieden von Lunéville (1801), den Reichsdeputationshauptschluß (1803), den Preßburger Frieden (1805), das Traktat zu Schönbrunn und die Rheinische Konföderationsakte (1806), die Aufhebung des Deutschen Ordens (1809) und durch den Wiener Frieden (1810) wuchs die Bevölkerung um 1,1 Millionen Einwohner;Bistümer,Abteien,wichtige Handelsplatze Süddeutschlands, die früher freie Reichsstadte gewesen waren, Fürstentümer und Herzogtümer fielen an Bayern, dessen Regent Maximilian 1806 unter französischer Protektion den Königstitel angenommen hatte(3). Mit diesen Neuerwerbungen waren aber vorerst keine finanziellen Vorteile verbunden,denn die Belastungen, die die neuen Besitzungen aufwiesen,waren zum Teil so groß, daß bei manchen mediatisierten

1) I.Rudhart,Bayern, a.a.O., 3.Bd.,S.1ff; F.Maier, Geschichtliche Darstellung des Staatsschuldenwesens des Königreichs Bayern, Erlangen 1839, S.3.
2) Berechnet nach der Bevölkerungszahl von 2 328 294 Köpfen, die Rudhart, Bayern,a.a.O., 1.Bd.,S.7 für das Jahr 1801 für alle bayrischen Besitzungen angibt.
3) Übersicht der Gebietsveranderungen Bayerns in den Jahren 1801-1819 bei Rudhart,Bayern, a.a.O.,3.Bd.,Beilage V,S.12ff.

Häusern die Schulden den Kapitalwert der gewonnenen Rente um das Doppelte überstiegen(1). Zu diesen übernommenen Schulden stießen von 1801-1811 noch die durch die Kriegsjahre veranlaßten außerordentlichen Ausgaben, die nur durch Anleihen gegen Verpfändung von Steuergefällen gedeckt werden konnten. Insgesamt waren in diesem Zeitraum 8 Anleihen im Gesamtbetrag von 19,2 Millionen Gulden und die Ausgabe von 0,7 Millionen Gulden Kassenbons (ausgestellt auf Livres) notwendig geworden. Allein 11,7 Millionen Gulden mußten an Frankreich und als Donation für den Erwerb der Domänen des Fürstentums Bayreuth, 1,8 Millionen Gulden für die Übernahme des Fürstentums Regensburg gezahlt werden (2). Das Mißverhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben begann im Jahre 1811 derartig fühlbar zu werden, "daß Witwen und Waisen ihre Pensionen nicht erhielten und die Staatsdiener ihren halbjährigen, zum Theile selbst ganzjährigen Sold im Rückstande hatten, oder ihn statt in Geld nur in Kassentratten empfingen" (3).Die Zahlungsrückstände des Zivil- und Militäretats beliefen sich am 1.Oktober 1811 auf etwa 19,2 Millionen Gulden, die

1) Insgesamt beliefen sich die Kapitalschulden und die Zinsrückstände auf ungefähr 50 Millionen Gulden. Dazu war durch den Reichsdeputationshauptschluß die dauernde Verpflichtung entstanden,die Bistümer und Pfarren zu dotieren, neben die sich noch eine bedeutende Pensionslast von ursprünglich 4 Millionen Gulden stellte.J.Rudhart, Bayern, a.a.O., 3.Bd., S.7f; F.Maier,Staatsschuldenwesen, a.a.O., S.4; A.Moser, Die Capitalanlage in Werthpapieren, Stuttgart 1862, S.165f.

2) J.Rudhart, Bayern, a.a.O., 3.Bd.,S.5f; F.Maier, Staatsschuldenwesen, a.a.O., S.4; F.W. von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd., 1.Abt.,S.133f; K.Seiffert, Beitrag zur Geschichte des bayrischen Staatsschuldenwesens, in: Annalen des Deutschen Reichs, Jg.1904, S.616-630,bes.S.616f.

3) J.Rudhart,Bayern,a.a.O., 3.Bd.,S.6.

Summe der eigentlichen Staatsschuld betrug 99,1 Millionen Gulden, so daß sich ein Gesamtschuldenstand von 118,2 Millionen Gulden ergab (1), als die neugebildete Staatsschuldenadministration zur Regulierung der Schuldverhältnisse zu diesem Zeitpunkt ihre Geschäfte aufnahm (2). Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen nunmehr 35,81 Gulden (3).

Die Neuordnung der Staatsschuldverhältnisse sah die Bildung einer einheitlichen Staatsschuldenmasse vor und verlangte, daß die ordentlichen Staatsausgaben durch die ordentlichen Einnahmen fortlaufend zu decken seien. Für den Tilgungsfonds wurden die Einnahmen aus dem Malzaufschlag, der Tabakregie, verschiedenen Einfuhrzöllen und Domänenverkauf bestimmt, die jährliche Tilgungs- und Zinszahlung auf 4,6 Millionen Gulden festgesetzt, wonach die gesamten Staatsschulden nach 30 Jahren getilgt sein sollten (4).Trotz der in den folgenden Jahren fortdauernden Kriegsereignisse und der in den Teuerungsjahren 1816/17 notwendig gewordenen Anleihe von 3 Millionen Gulden zum Ankauf ausländischen Getreides als Unterstützung der Bevölkerung (5) wurde die Staatsschuld

---

1) J.Rudhart, Zustand des Königreichs Bayern, a.a.O., 3.Bd., S.8; K.Seiffert, Beitrag, S.621f.
2) Verordnung vom 20.August 1811,Rgbl.,1811, S.1063.
3) Unter der Annahme eine Bevölkerungszahl von 3,3 Millionen Köpfen für das Jahr 1811.Für das Jahr 1808 gibt F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd.,1.Abt.,S.1, 3 232 000 Einwohner an.
4) Verordnungen vom 20.August und 17.November 1811, Rgbl., 1811, S.1063 und 1697.
5) Bekanntmachung vom 17.Februar 1817, Rgbl., 1817, S.57; vgl.J.Rudhart, Bayern, a.a.O., S.14f; F.Maier, Staatsschuldenwesen,a.a.O., S.31ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.138.

bis zum Jahre 1818 auf 105,7 Millionen Gulden verringert (1); auf den Kopf der Bevölkerung entfielen zu diesem Zeitpunkt 28,51 Gulden (2).

Mit der Verkündigung der Verfassung vom 26.Mai 1818 (3) trat das gesamte Finanzwesen in die entscheidende Reformperiode ein, die budgetäre Ordnung des Staatshaushalts erhielt die verfassungsmäßige Verankerung (4), und durch die Gesetze vom 22.Juli 1819, vom 1.Juni 1822 sowie vom 11.September 1825 wurden die künftigen Verbindlichkeiten der Staatsschuldenkasse, ihre Dotation und ihre Tilgungssätze festgelegt (5). Obwohl die Tilgung der bestehenden Schulden rasche Fortschritte machte und die Konvertierung der 5%igen Obligationen in 4%ige gelang, wuchsen gleichzeitig die Verpflichtungen, die aus der fortwährenden Einweisung beträchtlicher Forderungen aus älteren Rechtstiteln, die im Jahre 1819 noch nicht in voller Höhe bekannt gewesen waren, bis zum Jahre 1829 um 7 Millionen Gulden (6), die Zuschüsse an die Pensionsamortisationskasse, die seit 1825 von der Staatsschuldentilgungsanstalt getrennt war,

---

1) I.Rudhart,Bayern,a.a.O.,3.Bd.,S.47; F.Maier, Staatsschuldenwesen, a.a.O., S.47;K.Seiffert, a.a.O.,S.624.
2) Im Jahre 1818 zählte Bayern 3 708 000 Bewohner. Bayern im Lichte seiner Statistik, Beiträge zur Statistik Bayerns,Heft 122(1933), S.51.
3) Rgbl., 1818, S.101ff.
4) Titel VII,§§ 11-16 der Verfassungsurkunde. Rgbl., 1818, S.118ff.
5) Gsbl., 1819, S.243; 1822, S.141; 1825, S.202. Vgl. I.Rudhart,Bayern,a.a.O.,3.Bd.,S.15ff; F.Maier,Staatsschuldenwesen, a.a.O., S.43ff und 79f;F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,1.Abt.,S.136ff;K.Seiffert.a.a.O., S.624.
6) F.Maier, Staatsschuldenwesen, a.a.O., S.99.

beliefen sich von 1825-1829 auf 8,5 Millionen Gulden und die durch Einnahmeausfall notwendig gewordene Defizitdeckung der I.Finanzperiode von 1819-1825 betrug 6,4 Millionen Gulden. So stieg trotz der namhaften Tilgung und der Konvertierung die Staatsschuld auf 111,1 Millionen Gulden im Jahre 1824, auf 125,4 Millionen Gulden im Jahre 1829 und erreichte am 1.Oktober 1831 die Summe von 132,6 Millionen Gulden (1). Damit entfielen auf den Kopf der Bevölkerung 31,86 Gulden (2).

Da die fortwährende Einweisung von Schulden aus älteren Rechtstiteln an die Schuldentilgungsanstalt in diesen Jahren die fortlaufende Abtragung der Schuld und die kontinuierlichen Zinsherabsetzungen mehr als aufgewogen hatte, wurde mit dem Gesetz vom 28.Dezember 1831 der Ungewißheit über die Größe der noch bestehenden Verbindlichkeiten ein Ende gesetzt, indem alle Forderungen ohne Unterschied des Titels, die noch aus der Zeit vom 1.Oktober 1811 bis zum 1.Oktober 1830 an die Staatskasse gerichtet werden konnten, bis zum 1.Oktober 1833 beim Finanzministerium anzumelden waren, anderenfalls sie für erloschen galten; für künftige Forderungen wurde eine Anmeldepflicht von 3 Jahren festgelegt und 2/3% der Gesamtschuld als jährliche Tilgungsquote bestimmt (3).

Jetzt erst konnte eine übersichtliche und planmäßige Tätigkeit der Staatsschuldentilgungskasse beginnen: zunächst wurden die bevorzugten Klassen der Staatsschuld beseitigt, dann die Rückerstattung bzw.Umwandlung der 4%igen "au-porteur" und Nominalobligationen in neue, zu

1) F.Maier, Staatsschuldenwesen. a.a.O., S.92ff.
2) 1831 zählte Bayern 4 162 000 Einwohner.
3) Gsbl., 1831, S.217; vgl. K.S.von Neuforn, Die Staatsschulden des Königreichs Bayern, Bamberg 1858, S.32; F.Segner, Die bayrische Staatsschuld, insbes. seit Errichtung der Staatsschuldentilgungsanstalt,in:Finanz-archiv, 20.Jg.(1903), S.259

3 1/2% verzinsliche, unaufkündbare und verlosbare Staatsschuldobligationen eingeleitet (1), so daß bis zum Jahre 1842 die Konsolidation der bayrischen Staatsschulden nahezu gelungen war. Im Jahre 1818 hatte es nicht weniger als 22 verschiedene Zinssätze gegeben, bis 1831 waren sie auf 7 reduziert worden, 1842 war die Umwandlung der bayrischen Staatsschuld in eine einheitliche Schuldmasse zu 3 1/2%igen Obligationen erreicht (2).

Trotz der stetig fließenden bedeutenden Tilgungsmittel aus der Dotation der Staatsschuldenverwaltung mit den Einnahmen aus dem Malzaufschlag und bestimmten Quoten aus den Stempel- und Zollgefällen (wie schon im Gesetz zur Regelung des Staatsschuldenwesens vom 11.September 1825 festgelegt) und wiederholter Konvertierung wurde die Staatsschuld bis zum Jahre 1837 zunächst zwar auf 126 Millionen Gulden reduziert, stieg aber im Jahre 1842 wieder auf 131,3 Millionen Gulden an (3). Denn ungeachtet der Präklusivfrist, die das Finanzgesetz des Jahres 1831 den neu einzuweisenden Schulden aus älteren Rechtstiteln gesetzt, wurden der Schuldentilgungsanstalt durch Rechtsentscheide und Vergleiche immer noch ältere Schulden überwiesen (4). Außerdem ließ die ständige Zuweisung von Depositen und Sparkassengeldern an die Schuldentilgungskasse eine laufend wachsende, schwebende Schuld entstehen: 4,4 Millionen Gulden betrugen die Sparkasseneinlagen bei der Staatsschuldentilgungskasse im August 1837, 6,8 Millionen Gulden im Oktober 1839 und im

---

1) K.S.von Neuforn, Staatsschulden,a.a.O.,S.33; F.Segner, Staatsschuld,a.a.O., S.262.
2) F.Segner, Staatsschuld,a.a.O., S.257 u.267
3) F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd., 1.Abt., S.139.
4) W.Vocke, Statistik des bayrischen Staatshaushalts, in: Ztschr. d.kgl.bayr.Stat.Bureaus, 4.Jg. (1872), S.77;F.Segner,Staatsschulden, a.a.O., S.264 und 270.

Jahre 1842 sogar 12 Millionen Gulden (1). Als die Schuldentilgungskasse noch auf die Überlassung aller irgendwie zur Zeit verfügbaren und nicht bald zurückzuzahlenden Geldmittel zur Begegnung ihrer Verpflichtungen angewiesen war, hatten die Sparkasseneinlagen eine Überbrückungsfunktion ausüben können, jetzt aber bedeutete die Zuweisung dieser Kapitalien nur eine unnötige Hebung des Schuldenstandes. Neben den neu zugewiesenen, aus älterer Zeit stammenden Schulden, vermehrte sich die Staatsschuld lediglich durch einen dem Kriegsministerium gewährten Kredit von 18,3 Millionen Gulden zum Wiederaufbau der Festung Ingolstadt (die dafür eingerichtete "Festungsbaudotationskasse" wurde eigens dotiert) und durch eine staatliche Beteiligung von 2,5 Millionen Gulden an einer Aktiengesellschaft zum Bau des Main-Donau-Kanals (2).

Eine Wende in der Entwicklung der bayrischen Staatsverschuldung wurde im Jahre 1843 eingeleitet, als durch das Finanzgesetz vom 25. August 1843 das Prinzip des Staatseisenbahnbaues eingeführt und die ersten Mittel dafür bereitgestellt wurden (3). Aus privater Initiative entwickelt, war schon 1835 die erste Eisenbahnlinie in Deutschland überhaupt zwischen Nürnberg und Fürth gebaut worden, aber die Bereitschaft des Staates, den Eisenbahnbau in Eigenregie vorzunehmen und die Erkenntnis der Bedeutung des neuen revolutionären

1) F.Segner, Staatsschuld, a.a.O., S.265.
2) S.von Neuforn, Staatsschulden, a.a.O., S.34; F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd. 1.Abt., S.143; F.Segner, Staatsschuld,a.a.O. S.265; G.Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Studien über die bayrischen Wasserstraßen, 2, Bamberg 1894,S.51ff; Gsbl., 1834, S.97ff.
3) Gsbl., 1843, S.89ff.

Verkehrsmittels ließen noch einige Jahre auf sich warten (1). Zunächst hatten die Kreditbewilligungen für den Eisenbahnbau einen "rein subsidiären Charakter" (2), da man glaubte, den Eisenbahnbau ohne Inanspruchnahme des öffentlichen Kredits allein aus Finanzüberschüssen bewerkstelligen zu können, eine Sicht, die den Umfang der notwendigen Kapitalien und den weiteren Ausbau des Schienennetzes über das ganze Land unberücksichtigt ließ. Die zuerst auf den Eisenbahnbau verwendeten Mittel, die das erwähnte Gesetz des Jahres 1843 bereitstellte, setzten sich aus den Finanzüberschüssen der III. und IV.Finanzperiode (1831-1837 und 1837-1843) in Höhe von 6,4 Millionen Gulden, einer in der V.Finanzperiode(1843-1849) in das Budget aufgenommene Summe zur Beförderung des Eisenbahnbaues von jährlich 1,2 Millionen Gulden und einem Kredit von 15 Millionen Gulden zusammen, der aber nur zu 2,2 Millionen Gulden in Anspruch genommen wurde(3). Im Jahre 1846 wurden vier weitere Anleihen im Gesamtbetrage von 34,7 Millionen Gulden (4) als gesetzlich fixiertes Maximum der Kapitalaufnahme durch die Staatsschuldenverwaltung ermöglicht, deren Inanspruchnahme aber "nur nach Maßgabe des Bedarfes und nach Befund der Umstände" geschehen sollte (5). Bis zum Jahre 1847 gelang es, den Staatseisenbahnbau ohne Emission eigens ausgeschriebener Eisenbahnanleihen allein aus den gerade zur Verfügung stehenden Fonds der

1) Vgl.H.Marggraff, Die Königlich-Bayrischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1854,S.5ff.
2) F.Segner, Staatsschuld, a.a.O., S.319.
3) A.Moser, Die Capitalanlage in Wertpapieren, Stuttgart1862,S.1/o.
4) Gesetze vom 23.Mai 1846, Gsbl.,S.61ff, S.65ff, S.73ff.
5) F.Segner, Staatsschuld, a.a.O., S.318f.

Schuldentilgungsanstalt unter Einschränkung der Tilgungsleistungen aus den Etatüberschüssen,von 1842-1847 wurden 19,2 Millionen Gulden daraus zum Eisenbahnbau verwendet,den budgetmaßig ausgewiesenen Beträgen zum Eisenbahnbau,die sich insgesamt bis zum Ende dieser Budgetperiode auf 4,8 Millionen Gulden beliefen,und aus dem Restbetrag von 4 Millionen Gulden des ursprünglich zum Ausbau der Feste Ingolstadt gewährten Kredits zu bewerkstelligen(1).Insgesamt waren für den Eisenbahnbau bis zum Schluß des Etatjahres 1848/49 45 184 477 Gulden ausgewiesen worden(2).

Die Zurückstellung der Tilgungsleistung zugunsten der Förderung des Eisenbahnbaus bis zu diesem Jahre war nicht zuletzt die Folge der in den vierziger Jahren von privater und öffentlicher Seite an den Kapitalmarkt herangetragenen erhöhten Nachfrage nach Kapitalien,insbesondere für den Eisenbahnbau,so daß neue Anleihen nicht mehr ohne weiteres zu dem bis dahin üblichen Zinsfuß von 3 1/2 % unterzubringen waren(3).So war materiell schon eine Eisenbahnbauschuld entstanden,bevor mit dem Gesetz vom 3o.November 1847(4)die Eisenbahnbauschuld von der alten Staatsschuld geschieden,in der "Eisenbahnbau-Dotationskasse" ihre eigene Verwaltungseinrichtung erhielt und somit auch in formeller Hinsicht eine neue Schuldgattung begründet wurde.

Die Ausgabe selbständiger Eisenbahn-Obligationen, eingeleitet im Jahre 1847 mit einer 10,5 Millionen Gulden Anleihe zu 4% und fortgeführt mit

---

1)K.S.von Neuforn,Staatsschulden,a.a.O.,S.53; K.Seiffert,Beitrag,a.a.O.,S.621;F.Segner,Staatsschuld,a.a.O.,S.32Of.
2)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,1.Abt. S.144.
3)Vgl.J.Kahn,Geschichte des Zinsfußes in Deutschland seit 1815 und die Ursachen seiner Veränderung,Stuttgart 1884,S.98ff.
4)Gsbl.,1847,S.9f.

einer zweiten 10 Millionen Gulden Anleihe zu 5% im Jahre 1850(1),wurde,um sie publikumswirksamer und den Besitzern alter Staatsobligationen anziehender vorzustellen,mit einer teilweisen Arrorisierung der alten Staatsobligationen auf 4% verbunden(2).Am Ende des Rechnungsjahres 1848/49 betrug die Eisenbahnbauschuld 14,9 Millionen Gulden,bis zum Ende der Rechnungsperiode 1850/51 war sie auf 23,3 Millionen Gulden gestiegen;1860 erreichte sie 94 Millionen Gulden und 221,1 Millionen Gulden im Jahre 1870(3).

Neben dieser durch den Eisenbahnbau bedingten wachsenden Verschuldung erwuchs dem bayrischen Staat zur Mitte des Jahrhunderts noch eine bedeutende Belastung durch den hohen außerordentlichen Militaraufwand im Zuge der revolutionären Ereignisse der Jahre 1848/50,der nur durch drei freiwillige Subskriptionsanleihen in den Jahren 1848,1849 und 1850 zu jeweils 7 Millionen Gulden gedeckt werden konnte.Hervorzuheben ist,daß von der ersten Anleihe 1 Million Gulden der Bildung eines Industrieunterstützungsfonds zur Förderung der Gewerbe und der industriellen Unternehmungen vorbehalten waren(4).

Das für die Entwicklung der bayrischen Staatsschuld aber weit bedeutendere Ereignis war die durch das Grundlastenablösungsgesetz vom 4. Juni 1848 eingeleitete Aufhebung der standes- und gutsherrlichen Gerichtsbarkeit sowie die Aufhebung, Fixierung und Ablösung der Grund-

---

1)Gesetz vom 30.November 1847,Gsbl.,1847,S.9;
Gesetz vom 30.Juni 1850,Gsbl.,1849,S.193.
2)K.S.von Neuforn,Staatsschulden,a.a.O.,S.55;
F.Segner,Staatsschuld,a.a.O.,S.323f.
3)F.Segner,Staatsschuld,a.a.O.,S.375.
4)Gesetz vom 12.Mai 1848,Gsbl.,1848,S.29;
Gesetz vom 23.Dezember 1849,Gsbl.,1849,S.33;
Gesetz vom 22.Mai 1850,Gsbl.,1849,S.153.

lasten zur Ordnung der agrarwirtschaftlichen Verhältnisse (1), wonach der Staat die Verpflichtung übernahm, auf Verlangen der Beteiligten, alle ablösbaren Grundrenten gegen Abtretung der Grundrechte zu übernehmen und dabei den Berechtigten das 20-fache der ursprünglichen Abgabe als Entschädigung in Form von 4%igen Ablösungsschuldbriefen zukommen zu lassen und den Gefällspflichtigen nur mit dem 18-fachen Betrag des Ablösungsfixums zu belasten, während Bezugsberechtigte der vorher festzusetzenden Handlöhne (Besitzveränderungsabgaben) 78% des Betrages ebenfalls in 4%igen Ablösungsbriefen vergütet bekamen (2). Gleichzeitig wurde bei der Staatsschuldentilgungsanstalt die Grundrenten-Ablösungskasse als selbständige Verwaltung der so begründeten Grundrentenschuld eingerichtet. Am Schluß des ersten Rechnungsjahres 1848/49 belief sich die Grundrentenablösungsschuld auf 6,4 Millionen Gulden, stieg dann im folgenden Jahr auf 34,2 Millionen Gulden, 1850/51 auf 54,6 Millionen Gulden, erreichte ihren höchsten Stand im Rechnungsjahr 1855/56 mit 103,6 Millionen Gulden und war dann im stetigen Rückgang begriffen (3).

Der Gesamtschuldenstand des Königreichs Bayern stellte sich im Rechnungsjahr 1850/51 auf 214,5 Millionen Gulden, davon entfielen 136,5 Millionen Gulden auf die allgemeine Schuld, 23,3 Millionen Gulden auf die Eisenbahnschuld und 54,6 Millionen Gulden auf die Grundrentenablösungsschuld (4). Auf den Kopf

---

1) Gsbl.,1848,S.97ff; Bekanntmachungen vom 25.Februar und 24.April 1849,Regierungsblatt des Königreichs Bayern,München 1849, S.129ff und 433ff.
2) K.S.von Neuforn,Staatsschulden,a.a.O.,S.59f; K.Seiffert,Beitrag,a.a.O., S.629;F.Segner, Staatsschuld,a.a.O.,S.629f;M.von Seydel, Bayrisches Staatsrecht,3.Bd.,2.Aufl.,Freiburg im Breisgau und Leipzig 1896,S.345ff.
3) F.Segner,Staatsschuld,a.a.O.,S.375.
4) F.Segner,Staatsschuld,a.a.O.,S.375.

der Bevölkerung entfielen zu diesem Zeitpunkt 47,09 Gulden (1).

Das Bild der Entwicklung der bayrischen Staatsschuld ist wesentlich dadurch verfälscht, daß durch die fortwährende Übernahme älterer Passiva der Eindruck entsteht, die Gesamtschuld sei eigentlich seit 1815 trotz bedeutender Tilgungsleistung, Konsolidierung und Konvertierung im Wachsen begriffen. Bei diesem Schuldenzuwachs aus älteren Rechtstiteln handelte es sich aber um Schulden, die schon vor 1818 begründet, deren voller Umfang aber unbekannt war. Dies berücksichtigt, ist die Entwicklung der bayrischen Staatsverschuldung in der Zeit von 1820 bis in den Anfang der vierziger Jahre hinein durch eine stetige Abtragung der alten Schuld bestimmt gewesen, dann wandelte sich mit dem Beginn des staatlichen Eisenbahnbaus und der Ordnung der agrarwirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur das Verschuldungsmotiv, sondern auch das Größenverhältnis der einzelnen Schuldgattungen: in den Vordergrund trat die Inanspruchnahme des öffentlichen Kredits für sozial-wirtschaftliche Zwecke und führte den bayrischen Staat in den Trend wachsender Staatsverschuldung.

---

1) Bayern zählte 1850 4 555 100 Bewohner.

bb. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Baden von 1782 - 1850

Die Geschichte der Staatsschulden des Großherzogtums Baden kennzeichnet die Entwicklung eines deutschen Staates,der nach der Jahrhundertwende durch umfangreichen Gebietszuwachs zu einem der bedeutenderen Staaten des Deutschen Bundes heranwuchs. Darüber hinaus bietet sie,da der Grundsatz der Publizitat und die Ordnung der Schuldverhaltnisse frühzeitig entwickelt wurden,ein Musterbeispiel und Vorbild für die anderen deutschen Staaten jener Zeit.

Noch im Jahre 1782 wies die damalige Markgrafschaft Baden,die nur 65 Quadratmeilen Fläche(=3 579km^2) und etwa 189 000 Einwohner zählte(1),lediglich einen Schuldenstand von 164 624 Gulden auf(2).Nur 0,87 Gulden entfielen zu diesem Zeitpunkt auf den Kopf der Bevölkerung.Durch den Frieden von Lunéville(1801),den Reichsdputationsregreß (1803),den Preßburger Frieden(1805),die Rheinische Bundesakte (1806),den Pariser vertrag(1810)sowie durch die Gebietsausgleichungen mit Württemberg und Hessen wuchs die Flache des 1806 zum Großherzogtum proklamierten Landes bis zum Jahre 1810 auf 272,5 Quadratmeilen(=15 005km^2),die Zahl der Bewohner auf 974800 (3).Die Anforderungen,die durch diesen Zuwachs an die

---

1).A.J.V.Heunisch,Das Großherzogtum Baden,mit Beitragen von J.Bader,Heidelberg 1857,S.32.

2)C.W.F.L.von Drais,Geschichte der Regierung und Bildung von Baden,a.a.O.,2.Bd.,S.319;vgl.A.Siebert, Uber Entstehung und Entwicklung des öffentlichen Credits im Großherzogthum Baden,Gekronte Preisschriften,XIV,hg.von der Fürstlich Jablonowskischen Gesellschaft zu Leipzig,Leipzig 1919, S.18,etwas gekürzte Fassung dieser Schrift in: Finanzarchiv,35.Jg.(1918),S.165-242.

3)A.J.V.Heunisch,Tabellarische Übersicht der Erwerbungen und Abtretungen des Großherzoglichen Hauses von 1746 bis auf die neueste Zeit,Carlsruhe 1824;ders.,Baden,a.a.O.,S.66f;vgl.R.F.Haebler,Ein Staat wird aufgebaut.Badische Geschichte 1789-1818,Baden-Baden 1948,S.15ff.

Staatskasse gestellt wurden, waren auf allen Gebieten der Staatstätigkeit so beträchtlich, daß demgegenüber die Einnahmen, die zudem in den neu erworbenen Besitzungen äußerst verschiedenartig und unübersichtlich waren und nur unregelmäßig eingingen, zurückbleiben mußten. Während die Ausgabenrechnung des Jahres 1778 noch eine Gesamteinnahme von 1 637 000 Gulden einer Gesamtausgabe von 1 337 926 Gulden gegenüberstellte (1) - somit ein Überschuß von fast 300 000 Gulden aufwies - schloß der Etat für das Jahr 1808 bei einer Gesamtausgabe von 3 472 765 Gulden mit einem Defizit von 518 829 Gulden (2), der Etat für das Rechnungsjahr 1810/11 sogar mit einem Defizit von 1 317 954 Gulden bei einer Gesamtausgabe von 5 567 246 Gulden, der des Rechnungsjahres 1816/17 noch mit 804 577 Gulden Defizit bei 5 983 812 Gulden Gesamtausgaben (3).

Zu den außerordentlichen Ausgaben, die aus der Festigung der politischen Position, der Integration der Neuerwerbungen und dem fortdauernden Krieg erwuchsen, stellten sich noch die auf den Entschädigungslanden lastenden Schulden, so daß die gesamte Staatsschuld sich im Jahre 1808, wo die erste zusammenfassende Aufstellung vom Finanzministerium vorgelegt wurde, auf 19 253 330 Gulden belief (4). Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen zu diesem Zeitpunkt 20,83 Gulden (5). Durch die erste und zweite "Schuldenpragmatik", die Gesetze vom 1.Oktober 1806 und vom 18.November 1808, wurden die rechtlichen Bedingungen zur Einengung der Verschuldungsanlässe festgesetzt (6): gebunden an den Antrag

---

1) A.J.V.Heunisch,Baden,a.a.O., S.40f.
2) A.J.V.Heunisch,Baden, a.a.O., S.62.
3) Akte des Generallandesarchivs Karlsruhe237/13837
4) A.Siebert,a.a.O., S.42f.
5) Bevölkerung im Jahre 1808:924 300, A.J.V.Heunisch, Baden,a.a.O., S.57.
6) Rgbl.,1806, S.89ff; Rgbl.,1808,S.299ff.

des Finanzministers, die Zustimmung des Justizministers und an die Stimmenmehrheit des Staatsrates, konnte nunmehr nur noch ein "wahres, unmittelbares Staatsbedürfnis", die Bewahrung des Fürsten und des Staates vor Gefahr, die Tilgung der Staatsschulden sowie eine wirksame, dauerhafte Landesverbesserung, Anlaß für eine öffentliche Kreditbeanspruchung sein. Gleichzeitig wurde eine Liquidationskommission zur Richtigstellung des Tilgungsvorgangs bestellt, das Schuldenwesen von der Generalkasse getrennt, eine Amortisationskasse eingerichtet, die mit den Einkünften aus dem Salz-, Post- und Bergwerksregal sowie der Vermögenssteuer dotiert wurde(1), daneben die Reform der direkten und indirekten Steuern in Angriff genommen und die Neubildung der obersten Staatsbehörden und Verwaltungseinrichtungen eingeleitet(2).

Die bezeichneten Gesetze und Verordnungen zur Neuregelung des Staatsschuldenwesens kennzeichnen den Beginn der Neuorientierung des öffentlichen Kredits in Baden: Zunächst wurde die Kreditaufnahme gesetzlich auf bestimmte Verschuldungsanlässe beschränkt und formal an Antrag und Zustimmung innerhalb des Staatsrates gebunden, ferner der Charakter der Staatsschulden als persönliche Schulden des Regenten, für die er mit seinem Besitz einzustehen hatte überführt in eine Sicherheitsleistung durch die Gesamtheit der wirtschaftlichen Kräfte des Landes dann schließlich, im Zuge des Übergangs von der absolutistischen Staatsform zur konstitutionellen durch die Verfassungsurkunde vom 22. August 1818, wurde die Inanspruchnahme des öffentlichen Kredits auch von der Zustimmung der Stände abhängig gemacht(3), jede Verbindlichkeit des Staates als unverletzlich erklärt(4) und die Amortisationskasse

1) Rgbl., 1806, S.256f.
2) A.J.V.Heunisch, Baden, a.a.O., S.65f; F.J.von Rede Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.369; A.Siebert, a.a.O., S.204f.
3) § 57 der Verfassungsurkunde, Rgbl., 1818, S.104.

als verwaltendes Institut des Staatsschuldendienstes beibehalten. Letzter Ausfluß dieser verfassungsmäßigen Verankerung der Regelung des öffentlichen Kreditwesens war dann das ausführliche Gesetz vom 31.Dezember 1831 über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse (1), die endgültige, für die anderen deutschen Staaten vorbildliche, verfassungsgebundene Ordnung staatlicher Kreditwirtschaft.

War der Anlaß zur Kreditnahme in den beiden ersten Jahrzehnten des 19.Jahrhunderts fast ausschließlich durch die außerordentlichen Militär- und Rüstungsausgaben und durch die Anstrengungen zur Neuordnung der politischen Verhältnisse bestimmt gewesen, so stellte sich in den nächsten Jahrzehnten ein sozial-wirtschaftliches Verschuldungsmotiv in den Vordergrund: die Entschädigungsleistungen an Standes- und Grundherren und verschiedene Korporationen durch sog. "Grundrentenscheine" für entzogene Rechte und Gefälle (2), die staatliche Förderung der Zehntablösungen (3) und die Finanzierung des Eisenbahnbaus. Damit war die öffentliche Kreditwirtschaft nicht nur in formal-öffentlich-rechtlicher Hinsicht gewandelt, sondern ihr Gehalt war auch auf sozial-ökonomische und produktive Funktionen ausgeweitet worden. Die Einrichtung der Zehntschuldentilgungskasse durch das Gesetz vom 15.November 1833 (4) und der Eisenbahnschuldentilgungskasse vom 10.September 1842 (5), beide formal

---

1) Rgbl.,1832, S.21ff; vgl.A.Regenauer,Staatshaushalt, a.a.O., S.30ff; H.Siebert, a.a.O.,S.49ff.
2) Gesetz vom 14.Mai 1825,Rgbl., 1825,S.41 und Gesetze über die Aufhebung der Herrenfrohnden und des Blutzehnten vom 28.Dezember 1831,Rgbl., 1832, S.14ff und 75ff.
3) Das Zehntablösungsgesetz vom 15.November 1833, Rgbl., 1833, S.265ff, schrieb im § 12 vor,daß die Staatsschuldentilgungskasse von dem im Zwanzigfachen des durchschnittlichen Zehntreinertrages bemessenen Ablösungskapital ein Fünftel zu übernehmen habe.
4) Rgbl.,1833,S.265ff;vgl.A.Regenauer,a.a.O.,S.38f.
5) Rgbl., 1842, S.241f; vgl.A.Regenauer,a.a.O., S.40ff.

selbständig,aber de facto unter der Aufsicht und Lenkung der Amortisationskasse,kennzeichnen das Nebeneinander der Verwaltung von Staatsschulden traditionellen Stils und den durch eine neue sozial-wirtschaftliche Aufgabenstellung bedingten Staatsschulden.Die Festigung des öffentlichen Kredits und die Ausweitung seiner Funktionen führten gleichzeitig zu einer für die Effektivität und den sinnvollen Einsatz des öffentlichen Kredits höchst bedeutsamen und unerläßlichen Verlangerung der Rückzahltermine:Wahrend noch Ende des 18.Jahrhunderts Termine von 2 - 5 Jahren üblich und von 6 - 10 Jahren selten waren,stiegen die Fristen in den ersten beiden Jahrzehnten des 19.Jahrhunderts auf 6, 12 und 16 Jahre und bis zur Jahrhundertmitte auf 25 - 40 Jahre(1).

Die Entwicklung der badischen Staatsverschuldung wurde nach der Neuordnung des Staatshaushaltswesens in der Reformperiode von 1806-1819 einerseits von den Anstrengungen zur Abtragung der Schuldenlast, andererseits durch neu entstehende Verpflichtungen bestimmt.Am 1.Juni 1820 blief sich die Staatsschuld auf 20 220 807 Gulden(2);davon waren 4 580 593 Gulden unverzinsliche Dominalgrundstockschuld.Obwohl bis zum 1.Januar 1850 12 284 513 Gulden zur Tilgung verwendet worden waren(3),stieg die Schuldsumme bis zu diesem Zeitpunkt auf 27 978 971 Gulden,darunter 12 Millionen unverzinsliche Dominalgrundstockschuld und zwei Millionen Gulden unverzinsliche Kassenanweisungen, weil innerhalb des gleichen Zeitraums 22 414 715 Gulden als neue Staatsschulden hinzutraten(4),die hauptsachlich aus 8,4 Millionen Gulden zur Förderung der Zehntablösungen,aus 5 Millionen Gulden zur Entschadigung

1) Vgl.A.Siebert,a.a.O.,S.55ff.
2) Amtliche Beitrage zur Finanzstatistik des Großherzogthums Baden,Karlsruhe 1851,S.287;A.J.v. Heunisch,Baden,a.a.O.,S.491.
3) A.J.V.Heunisch,Baden,a.a.O.,S.492;A.Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O.,S.226.
4) Amtliche Beitrage,a.a.O.,S.291.

der Berechtigten für Blutzehnten und Herrenfrohnden, aus 3,9 Millionen Gulden übernommene rheinpfälzische Staatsschulden und 2,1 Millionen Gulden übernommene Bezirksschulden bestanden.

Neben den nicht öffentlich ausgeschriebenen Kassenanleihen wurde 1820 eine 5 Millionen Gulden Lotterieanleihe mit 23-jähriger Tilgungsfrist zum Ausgleich des Budgets, 1840 nochmals eine 5 Millionen Gulden Lotterieanleihe mit 25-jähriger Tilgungsfrist - hauptsächlich zur Ablösung der Zehntkapitalien bestimmt - und im Jahre 1849 zur Begleichung der außerordentlichen Erfordernisse im Zuge der badischen Revolution eine sog. "freiwillige Anleihe" von 1 Million Gulden aufgenommen und für 2 Millionen Gulden unverzinsliche Kassenanweisungen geschaffen (1).

Die Aufgabe des Eisenbahnbaus war in Baden verhältnismäßig früh in Staatsregie genommen worden (2). Das Gesetz von 29. März 1838 leitete den Bau der ersten, das Land in Nordsüdrichtung durchlaufenden Eisenbahnlinie ein (3). Ähnlich wie in Bayern

---

1) Gesetz vom 8.September 1820, Rgbl., 1820, S.118; Gesetz vom 11.Juni 1840, S.109; Gesetz vom 3.März 1849 und provisorisches Gesetz vom 14.Juni 1849, Rgbl., 1849, S.124 u.339. Die Ereignisse des Jahres 1849 erforderten die militärische Hilfe Preußens, für die 2 624 500 Gulden Mobilmachungskosten an die preußische Staatskasse zu zahlen waren, die von der Amortisationskasse beschafft werden mußten. F.A.Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O., S.22*. Der Oberrechnungsrat des Finanzministeriums bezifferte die Ausgaben der Staatskasse in den Jahren 1848 und 1849, die allein durch die revolutionären Ereignisse bedingt waren, auf rund 10 Millionen Gulden. Der Kriegskommissär Heunisch schätzte die Gesamtkosten der badischen Revolution für Staat, Gemeinden und Bewohner auf 28-30 Millionen Gulden. A.J.V. Heunisch, Baden a.a.O., S. 479ff.
2) Vgl.E.Kech, Die Gründung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Diss. Basel, Karlsruhe 1904, S.50ff.;K.Müller,Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904, S.8ff.
3) Rgbl. 1838, S.121ff; vgl. E.Kech, a.a.O., S.79ff; K.Müller, a.a.O., S.21f.

wurde zunächst der Eisenbahnbau aus Budgetsüberschüssen und Kassenkrediten bei der Amortisationskasse finanziert, aber schon 1842 die erste Eisenbahnanleihe mit 12 Millionen Gulden aufgelegt, der im Jahre 1845 die zweite mit 14 Millionen Gulden, 1848 und 1849 zwei weitere zu 2,5 bzw. 1,5 Millionen Gulden folgten (1). Insgesamt waren bis 1850 von der Eisenbahnschuldentilgungskasse 34,1 Millionen Gulden für den Bau von Eisenbahnen ausgegeben worden. Das war mehr als der zweifache Betrag der reinen Staatsschuld des Jahres 1820 (ohne die innere Schuld an den Dominalgrundstock).

Der Zug der wachsenden Bedeutung der Staatsanleihen zur Finanzierung des emporschnellenden Staatsbedarfs für sozial-wirtschaftliche Zwecke, hinter dem die öffentlichen Einnahmen zurückbleiben mußten, verdeutlicht die Tabelle Nr.8.
Von 164 600 Gulden im Jahre 1782 wuchs die badische Staatsverschuldung in den Jahren des politischen Umbruchs und der organisatiorischen Neugestaltung des Staatswesens auf 20 220 800 Gulden im Jahre 1820; pro Kopf der Bevölkerung stieg die Schuld innerhalb dieses Zeitraums von 0,87 Gulden auf 19,23 Gulden. Bis zum Jahre 1825 konnte der Schuldenstand auf 19 340 400 Gulden reduziert werden; auf den Kopf der Bevölkerung entfielen 17,07 Gulden. Der dann einsetzende Schuldenzuwachs war vorzüglich der Neuordnung der agrar-sozialen Verhältnisse zuzuschreiben. Im ganzen hatte die Staatsschuld mit einem Stand von 29 817 300 Gulden im Jahre 1840 etwa um die Hälfte seit 1820 zugenommen; pro Kopf der Bevölkerung gerechnet, war die Zunahme noch relativ mäßig: von 19,23 Gulden im Jahre 1820 auf 23,99 Gulden im Jahre 1840. Dann, in nur 10 Jahren,

1) Gesetz vom 16.September 1842,Rgbl.,1842,S.243; Gesetz vom 21.Februar 1845,Rgbl., 1845, S.25; Gesetze vom 26.Juli 1848 und vom 3.März 1849, Vollständige Sammlung der Großherzoglichen Badischen Regierungsblätter von der Entstehung 1803 bis nach 1851,4.Bd.,Karlsruhe 1856,S.477 und S.526.

verdoppelte sich die Staatsschuld, stieg auf 60 969 000 Gulden im Jahre 1850; auf jeden Einwohner entfielen nunmehr 44,80 Gulden. Diese stürmische Entwicklung der Staatsverschuldung in Baden während des letzten Jahrzehnts der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war in erster Linie die Folge der Finanzierung des Eisenbahnbaus und nur zum geringeren Teil veranlaßt durch die Ereignisse im Zuge der Revolution von 1848.

Tabelle Nr. 8

Die Entwicklung der Staatsschuld in Baden von 1782-1850 (1).

Lfd. Nr.	Jahr	Einwohner 1000	Staatsschuld 1000 fl	Staatsschuld pro Kopf der Bev. fl
1	1782	188,2	164,6	0,87
2	1799	220,2	1699,0	7,72
3	1808	924,3	19253,3	20,83
4	1820	1051,4	20220,8	19,23
5	1825	1133,0	19340,4	17,07
6	1830	1200,5	23964,5	19,96
7	1835	1237,7	24167,9	19,53
8	1840	1297,0	29817,3	22,99
9	1845	1349,9	56091,5	41,55
10	1850	1360,8	60969,0	44,80

1) Berechnet und zusammengestellt nach folgenden Quellen:
Bevölkerung: A.J.V.Heunisch,Baden,a.a.O.,S. 32, 53,67 u. 231.
Staatsschuld: C.W.F.L. von Drais,Geschichte der Regierung und Bildung von Baden, a.a.O.,S.319; Amtliche Beiträge, a.a.O.,S. 287ff;A.Siebert,a.a.O., S.281f. Vgl. A.Moser, Capitalanlage, a.a.O., S. 300.

cc. Die Entwicklung der Staatsverschuldung in Preußen von 1786 - 1850

Als Friedrich der Große 1786 starb, hinterließ er einen Staatsschatz, der sich auf 55 202 010 Taler belief; demgegenüber stand "eine nicht unerhebliche Masse" von Ansprüchen an den Staat, die näher zu bestimmen nach dem Bericht der Hauptverwaltung der Staatsschulden über die Geschäftsführung von 1820-1832 nicht möglich war(1). Nur soviel ist bekannt, daß noch im Jahre 1797 die Summe der nicht zurückgezahlten Anleihen sich auf über 12 Millionen Taler belief(2). Der erste Generaletat der preußischen Staatsschulden liegt am Ende der Regierungszeit Friedrich Wilhelms II. für das Jahr 1797 vor, als bei der Königlichen Seehandlung ein Staatsschuldentilgungsfonds eingerichtet wurde (3). Der Gesamtschuldenstand wurde mit 48 054 903 Taler festgestellt; davon stammten 12,1 Millionen Taler noch aus der Regierungszeit Friedrichs des Großen, 5,7 Millionen Taler entfielen auf die neu erworbenen Landesteile, die Höhe der ausländischen und inländischen Anleihen betrug jeweils rund 9,5 Millionen Taler, die schwebenden Forderungen für Armeebedürfnisse und vom Staat übernommene Schuldverpflichtungen von Provinzen, Städten und

---

1) Bericht der Hauptverwaltung der Staatsschulden über ihre Geschäftsführung seit dem Jahre 1820, in: Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde, hg. von H. Berghaus, 10. Jg. (1834), S. 437; A. F. Riedel, a.a.O., S. 121; E. Richter, Geschichte der preußischen Staatsschulden, Breslau 1869, S. 14; O. von Hoffmann, Die preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden 1820-1896, urkundlich dargestellt, Berlin 1896, S. 2.

2) J. F. Benzenberg, Rother's Bericht über die Hauptverwaltung der preußischen Staatsschulden seit dem Jahre 1820, Düsseldorf 1836, S. 8; O. Behre, Geschichte der Statistik in Brandenburg-Preußen bis zur Gründung des Königlichen Statistischen Bureaus, Berlin 1905, S. 104; O. Warschauer, Zur Geschichte und Entwicklung der Staatsanleihen in Preußen, in: Vierteljahrschrift für volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte, 21. Jg. (1884), S. 64 und 70; O. von Hoffmann, a.a.O., S. 3.

3) O. Behre, a.a.O., S. 107.

Personen rund 11,2 Millionen Taler (1). Auf den Kopf der Bevölkerung, die allein in den vorangegangenen 5 Jahren durch die zweite und dritte Teilung Polens einen Zuwachs von 2,1 Millionen Einwohnern erhalten hatte, entfielen 5,55 Taler (2).

Bis zum Frieden von Tilsit (1807), der vorerst das Ende der preußischen Großmachtstellung bedeutete, konnten zwar 21,4 Millionen Taler getilgt werden, aber die durch den Krieg mit Frankreich notwendig gewordenen Anleihen ließen die Schuldenlast trotz dieser bedeutenden Tilgungsleistung auf 23,5 Millionen Taler anwachsen (3).Nach dem Frieden

---

1) Bericht der Hauptverwaltung,a.a.O.,S.438; J.F.Benzenberg,Rother's Bericht, a.a.O.,S.8f; A.F.Riedel,a.a.O.,S.196; E.Richter,a.a.O.,S.17, gibt die Summe der inländischen Anleihen um fast 9 Millionen Taler zu niedrig an;vgl.O.Warschauer, a.a.O., S.70;O.von Hoffmann,a.a.O.,S.4f.

2) Bevölkerungsziffer für das Jahr 1797: 8 660 000. Statistische Übersicht des preußischen Heerwesens in verschiedenen Zeiträumen in:Mitteilungen des statistischen Bureaus in Berlin,1.Jg., Berlin 1848, S.52.

3) Zusammensetzung der Schuld:

1.Verzinsliche Schuld im Inland	40 656 745 Taler
2.Verzinsliche Schuld im Ausland	3 430 600 Taler
3.Provinzielle Schuld (unter Staatsgewähr)	4 407 569 Taler
4.Unverzinsliche Tresorscheine	5 000 000 Taler
Summe der Staatsschulden	53 494 914 Taler

Bericht der Hauptverwaltung,a.a.O., S.439; J.F.Benzenberg,Rother's Bericht,a.a.O.,S.9f; O.Warschauer, a.a.O., S.73; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg.von C.Hübner,1.Jg., Leipzig 1852, S.68; A.Moser,a.a.O.,S.122; B.Brockhage, Zur Entwicklung des preußisch-deutschen Kapitalexports. 1.Teil: Der Berliner Markt für ausländische Staatspapiere, 1816-1840, in:Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen,H.143,hg.von G.Schmoller und Max Sering, Leipzig 1910, S.33ff.

zu Tilsit entfielen 9,74 Taler auf den Kopf der Bevölkerung (1). Diese Schuldenlast nahm in der Zeit von 1806 bis 1820 noch bedeutend zu: nach den Angaben Krugs stellte sich der außerordentliche Bedarf der Staatskasse durch den Rüstungsaufwand und die Kontributionen an Frankreich bis zum Jahre 1815 auf rund 206,1 Millionen Taler, die Reorganisation des Staatswesens von 1815-1820 erforderte 50,1 Millionen Taler an außerordentlichen Aufwendungen, und 31,5 Millionen Taler waren für die Deckung der allgemeinen Staatsbedürfnisse zusätzlich aufzubringen. Die Summe der außerordentlichen Aufwendungen von 1806-1820 belief sich damit auf 287,6 Millionen Taler, von denen nur 122,1 Millionen Taler durch außerordentliche Einnahmen gedeckt werden konnten (2). Der in den ersten Jahren nach dem Wiener Kongreß drohende Staatsbankrott konnte nur deshalb vermieden werden, weil der Präsident der Seehandlung und der damit verbundenen Staatsschuldenverwaltung Christian Rother noch 1818 vom englischen Handelshaus Rothschild eine Anleihe von 5 Millionen Pfund Sterling (= 33,8 Millionen Taler) einbrachte und weil es ihm gelang, die innere Staatsschuld von 5 auf 4% zu konvertieren; in der

---

1) E.Richter, a.a.O.,S.18,berechnet die Staatsschuld pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1806 auf 5 Taler,nimmt aber dabei als Divisor die Zahl von 10 660 000 Einwohnern,die nur für einige Monate, von der Einverleibung des Kurfürstentums Hannover (15.Februar 1806) bis zum Tilsiter Frieden Gültigkeit hat. Durch den Friedensvertrag verlor Preußen mehr als die Hälfte seiner Bevölkerung, so daß im Jahre 1807 Preußen nur noch 5 040 000 Bewohner zählte.Durch die Gebietsabtretungen verringerten sich die Staatsschulden aber nur um 4,4 Millionen Taler,die auf den verlorengegangener Provinzen lasteten,so daß die gesamte Staatsschuld nach dem Frieden zu Tilsit 49,1Millionen Taler betrug.

2) L.Krug,Geschichte der preußischen Staatsschulden, hg. von Bergius, Breslau 1861,S.117ff;vgl.E.Klein, Von der Reform zur Restauration.Finanzpolitik und Reformgesetzgebung des preußischen Staatskanzlers Karl August von Hardenberg,Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin beim Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin, B.16,Berlin 1965,S.52ff.

Geschichte der Kreditoperationen der modernen Staaten war es damit zum ersten Male gelungen, durch eine Konvertierung großen Stils die Zinslasten zu verringern, ohne gleichzeitig eine Vermehrung der Schulden in Kauf nehmen zu müssen (1). Die schlechte Finanzlage veranlaßte die Regierung zu der Verordnung über die Tilgung und Verzinsung der Staatsschuld (2), begründet wurde die Staatsschuldenhauptverwaltung, das gesamte Einkommen und Vermögen des Staates als Haftungsgrundlage bestimmt; ausgewiesen wurde ein Schuldenstand von 217,3 Millionen Taler (3), dieser Schuldenetat in § 2 der Verordnung "auf immer für geschlossen" erklärt und jede zukünftige Kreditbeanspruchung von der Hinzuziehung der künftigen reichsständischen Versammlung abhängig gemacht (4), für die Verzinsung und Tilgung

---

1) O.Warschauer, a.a.O.,S.90f;B.Brockhage,a.a.O., S.125;W.O.Henderson,Christian Rother als Beamter, Finanzmann und Unternehmer im Dienste des preußischen Staates, in:Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft,11.Bd. (1956),S.259; E.Klein,a.a.O., S.68ff.
2) Gs.S., 1820, S.9ff, Verordnung vom 17.Januar 1820; W.Altmann, Ausgewählte Urkunden zur Brandenburgisch-Preußischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2.Teil, Berlin 1897, S.104 ff.
3) Die Summe enthielt nicht die Passiva der Staatsbank und die Leibrentenschulden, aber auch Beträge, für die erst Verbindlichkeiten eingegangen werden sollten. Sie bestanden im wesentlichen aus 119,5 Millionen Taler Staatsschuldscheinen, (konsolidierte Staatsschuld), 36 Millionen Taler Auslandsanleihe, 5,5 Millionen Taler Domänenpfandbriefe und 3,2 Millionen Taler kurmärkische Landschaftsobligationen; 180,1 Millionen Taler waren verzinsliche, 11,2 Millionen Taler unverzinsliche Schulden und 25,9 Millionen Taler unter Staatsgarantie stehende Provinzialschulden. Vgl.Gs.S. 1820, S.17; J.F.Benzenberg, Preußens Geldhaushalt, a.a.O., S.415ff; L.Krug, Staatsschulden, a.a.O., S.213ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2 Abt., S.620 ff;E.Richter, a.a.O., S.37; A.Moser, a.a.O., S.123f;O.Warschauer,a.a.O.,S.92ff.
4) Artikel 2,Abs.2 des Staatsschuldengesetzes: "Sollte der Staat künftig zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehens zu schreiten, so kann solches nur mit Zuziehung und unter Mitwirkung der künftigen reichsständischen Verfassung geschehen".

der Staatsschuld war eine jährliche Summe von rund 10,1 Millionen Taler vorgesehen,dotiert mit Einnahmen aus Domänen,Forsten und Salzregal; die Reduzierung der Staatsschuld zu beschleunigen, wurde eine zusätzliche,außerordentliche, jährliche Einnahme von 1 Million Taler aus dem Verkauf von Staatsdomänen festgesetzt.

Für das Jahr 1820 berechnet Richter unter Einbeziehung des 6 Millionen Taler Defizits der preußischen Staatsbank und der später auf den Pensionsaussterbefonds übernommenen 20 Millionen Taler Leibrentenschulden die gesamte preußische Staatsschuld auf 232 Millionen Taler (1). Danach entfielen auf den Kopf der Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt 19,89 Taler (2).

Die weitere Entwicklung der preußischen Staatsverschuldung und der einzelnen Kreditoperationen bis zur Mitte des Jahrhunderts kann den Berichten der Staatsschuldenhauptverwaltung entnommen werden, die bis 1842 in zehn-,dann in dreijährigem Abstand erschienen. Aber diese Berichte gewähren nur einen ungenügenden Einblick, denn sie teilen nichts über jene Kreditoperationen mit, die von anderen Staatsinstituten als der Staatsschuldenverwaltung vollzogen wurden, um den § 2 der Staatsschuldenverordnung vom 17.Januar 1820 zu umgehen, der die Aufnahme neuer Kredite von der Zustimmung der künftigen Ständeversammlung abhängig gemacht hatte.So stellt sich diese Seite der preußischen Finanzgebarung als ebenso wenig durchsichtig vor wie die Entwicklung der Staatseinnahmen und Ausgaben in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts.

---

1) E.Richter,a.a.O.,S.45f.
2) 1822 zählte Preußen 11 664 133 Bewohner, E.Engel, Die Sterblichkeit und Lebenserwartung im preußischen Staate und besonders in Berlin, in:Ztschr.d.kgl.preuß.statist.Bureaus,2.Jg.(1862) S.339; vgl.Statistisches Handbuch für den preußischen Staat,Bd.1, Berlin 1888,S.90.

Die Hauptverwaltung der preußischen Staatsschulden verweigerte zu Lebzeiten Krugs die Druckerlaubnis seiner dann erst 1816 von Carl Julius Bergius aus dem Nachlaß herausgegebenen "Geschichte der preußischen Staatsschulden". Durch diese Weisung beengt, setzte Krug seine Aufzeichnungen nach 1823 nicht fort (1).

Die Verordnung zur Neuregelung des Schuldenwesens wurde so ausgelegt, daß zwar neue Schulden entstehen dürften, aber nicht auf dem eigentlichen Schuldenetat, sondern auf besonderen Etats, die als Passiva der Generalstaatskasse zu betrachten seien (2). Neue Schuldverpflichtungen entstanden durch die weitere Übernahme von Provinzialschulden, durch die auf Grund der Aufhebung der Communal- und Binnenzölle (3) und der Regulierung der standesherrlichen Verhältnisse (4) erwachsenen Rentenentschädigungen des Staates und die Aufwendungen des staatlichen Straßenbaus (5). So konnte zwar der Bericht der

---

1) Das war die gleiche Staatspraxis, die am Ende des 18.Jahrhunderts dem Historiker und Statistiker Krause, als dieser eine systematische preußische Statistik herausgeben wollte, die Druckerlaubnis verweigerte, das Manuskript in Berlin behielt und dem Autor hundert Taler als Entschädigung zugehen ließ. Krug, der mit Krause bekannt war, berichtet darüber 1795 in einem Brief an seinen Bruder in Moskau. L.Krug, Staatsschulden, a.a.O., S.IX.f.

2) E.Richter, a.a.O., S.46f; O.Warschauer, a.a.O., S.129f.

3) Verordnung vom 11.Juni 1816 wegen Aufhebung der Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle, GsS., 1816, S.193ff;Zollgesetz vom 26.Mai 1818, GsS.,1818,S.85f.

4) Gesetze vom 25.September 1820, GsS., 1820, S.169ff: Verordnung vom 7.Juni 1821, GsS., 1821, S.77; Gesetz vom 7.Juni 1821,GsS., 1821, S.83ff; Instruktion vom 30.Mai 1820, GsS., 1820, S.81ff, (Instruktion wegen Ausführung des Ediktes vom 21.Januar 1815: Die Verhältnisse der vormals unmittelbaren deutschen Reichsstände in der preußischen Monarchie betreffend).

5) Schon seit 1824 hatte die Königliche Seehandlung den Bau von 942 km Straße übernommen. Um sie mit neuen Mitteln zu versorgen, wurde 1832 eine Prämienanleihe von 12,6 Millionen Taler für die Seehandlung aufgelegt. Dies war die eklatanteste Verletzung der Bestimmung zur Neuregelung der Staatsschuldverhältnisse vom 17. Januar 1820. Vgl.E.Richter, a.a.O., S.48f;O.Warschauer, a.a.O., S.132f;B.Brockhage,a.a.O.,S.92ff u.128ff.

Schuldenhauptverwaltung für das Jahr 1833 eine Verminderung der fundierten Schuld um 42,4 Millionen Taler seit 1820 ausweisen und die Größe der unfundierten Schuld in unveränderter Höhe mit 11,2 Millionen Taler angeben (1), so daß aufdem Etat der Schuldenverwaltung nur noch 175 Millionen Taler standen, aber die Passiva der Generalstaatskasse waren gleichzeitig auf 24 Millionen Taler angewachsen (8 Millionen Taler Seehandlungsanleihe, 10 Millionen Taler Rentenschulden, 3 Millionen Taler Kautionen und 3 Millionen Taler Witwenkassenrenten), die Leibrentenschulden erreichten 13 Millionen Taler und das Defizit der Staatsbank betrug 4 Millionen Taler (2). Der eigentliche Schuldenstand ist sonach statt auf die genannten 175 Millionen Taler des Schuldenetats auf etwa 216 Millionen Taler anzusetzen. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen im Jahre 1833 nach dieser Veranschlagung 16,24 Taler (3).

Im Zeitraum von 1833 bis zum Anfang des Jahres 1848 trat keine wesentliche Schuldmehrung ein, Tilgung und Konversion machten rasche Fortschritte (4), so daß der Etat der Schuldenverwaltung am Ende des Jahres 1847 nur noch 137,9 Millionen Taler aufwies, davon nach wie vor 11,2 Millionen Taler unverzinsliches Papiergeld (5). Nicht eingeschlossen

---

1) Bericht der Hauptverwaltung,a.a.O.,S.462f.
2) E.Richter,a.a.O., S.51f.
3) 1833 zählte Preußen nach E.Engel, Sterblichkeit, a.a.O., S.339, 13 303 160 Bewohner; vgl.Statist. Hdb. f.d. Preuß.Staat, 1.Bd.,a.a.O.,S.90.
4) Insgesamt waren dem Tilgungsfonds von 1820 bis Ende 1847 überwiesen worden aus:

Domänen-,Forstveräußerungs- und Ablösungsgeldern	39 561 384	Taler
Zuschüssen aus dem Salzdebit	33 154 839	Taler
zusammen	72 716 223	Taler

Jahrbuch für Volkswirtschaft u. Statistik,a.a.O., 1.Jg., S.73;A.Moser,a.a.O., S.124; O.Warschauer, a.a.O.,S.131; B.Brockhage,a.a.O., S.120ff. Über die Konversionen vgl.W.Stempel,Die Zinsherabsetzungen der preußischen Staatsschulden im 19.Jahrh. unter besonderer Berücksichtigung der angewandten Technik,in:Finanzarchiv,13.Jg.(1896), S.176-209.
5) E.Richter,a.a.O.,S.55f u.61.

in diesem Etat waren dagegen 2 Millionen Taler Kautionsschulden,5,3 Millionen Taler Seehandlungsprämienanleihe,6,5 Millionen Taler Entschädigungsrenten und 6,6 Millionen Taler des Pensionsaussterbefonds,so daß,diese Schuldenmassen einbezogen, der Gesamtbetrag der Staatsschulden sich auf 158,5 Millionen Taler stellte und auf den Kopf der Bevölkerung nur noch 9,81 Taler entfielen(1).Der Stillstand in der Inanspruchnahme des öffentlichen Kredits ist in Preußen nur damit zu erklären,daß die Regierung vermeiden wollte,mit der Auflage neuer großer Staatsanleihen genötigt zu sein,ihre Versprechen von 1815(2) und 1820 einzulösen,eine Volksvertretung einzuberufen.Denn kaum waren durch das Königliche Patent vom 3.Februar 1847 (3) der Allgemeine Landtag als ein nach der Ansicht König Friedrich Wilhelms IV. zur Bewilligung von Anleihen berechtigtes Organ geschaffen,die oktroyierte Verfassung vom 5.Dezember 1848 (4) und deren Revision vom 31.Januar 1850 (5) ausgesprochen worden,begann eine rege Anleihetätigkeit zunächst um die außerordentlichen Militärausgaben dieser Jahre -Kriege in Holstein und Baden- zu decken(6).Gleichzeitig

---

1)13 303 160 Einwohner im Jahre 1833.E.Engel,Sterblichkeit,a.a.O.,S.339;vgl.Hdb.d.preuß.Staates, a.a.O.,1.Bd.,S.90.

2)Schon im Patent vom 22.Mai 1815 hatte Friedrich Wilhelm III. "eine Reprasentation des Volkes durch Reichsstände und die Ausarbeitung einer schriftlichen Urkunde als Verfassung des preussischen Reichs" versprochen.GsS..1815,S.103f.

3)GsS.,1847,S.33.

4)GsS.,1848,S.375ff.Die ersten entscheidenden Beratungen über die Grundlagen einer künftigen Verfassung fanden 1848 erst unter dem Eindruck der Pariser Februarrevolution und der Berliner Märzrevolution statt.

5)GsS.,1850,S.17ff;Art.103 und 104 der Verfassung, die Verwaltung der Staatsschulden betreffend, wurden im Gesetz über die "Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldencommission" vom 24.Februar 1850 weiterentwickelt. GsS.,1850,S.57;W.Altmann,Ausgewählte Urkunden,a.a. O.,S.153ff und 168ff.

6)15 Millionen Taler freiwillige Anleihe durch Kgl. Erlaß vom 25.April 1848,GsS.,1848,S.117,und 18 Millionen Taler Militäranleihe durch Gesetz vom 7.März und Kgl.Erlaß vom 7.Mai 1850,GsS.,1850, S.173 und 322.

aber begann der preußische Staat den Eisenbahnbau, den er bis dahin nur den Eisenbahngesellschaften überlassen hatte, selbst in die Hand zu nehmen(1). Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Verfassungsfrage den staatlichen Eisenbahnbau blockiert(2). Um Richtlinien für den privaten Eisenbahnbau zu setzen und den Bau der vordringlichsten Linien zu sichern, war am 3. November 1838 das Eisenbahngesetz erlassen worden(3), das den konzessionierten Aktiengesellschaften das wichtige Expropriationsrecht sicherte. Durch Kabinettsordre vom 31. Dezember 1842 wurde der sogenannte "Eisenbahnfonds" errichtet, der mit einer jährlichen Etatzuweisung von 500 000 Talern und der erhöhten Einnahme aus dem Salzmonopol dotiert wurde(4). Bis 1850 flossen dem Eisenbahnbau aus diesem Fonds 14 832 203 Taler zu. Davon stammten 4 210 853 Taler aus dem Salzdebit und 10 621 350 Taler aus den etatmäßigen und außerordentlichen Zuweisungen(5). Die Mittel dieses Fonds wurden für technische Vorarbeiten, Beteiligungen, Darlehen und Zinsgarantien eingesetzt. Bis zum Ende des Jahres 1849 hatte der preußische Staat für 31,7 Millionen Taler eine 3 1/2%ige Zinsgarantie, für 20,9 Millionen Taler Obligationen die Kapitaltilgung und für 6 754 800 Taler Kapitalanteile übernommen(6).

---

1) Veranlassung dieser Maßnahme war nicht zuletzt die Tatsache, daß der weitere Ausbau der Schienenwege durch Privathand in den Krisenjahren nicht gesichert schien.

2) "Die Regierung will lieber alle Vorteile aufgeben, die ein Netz von Eisenbahnen für das Land, für die Sicherheit des Staates hat, als die Zustimmung der Stände zur Aufnahme der zum Bau nötigen Fonds fordern". E. von Bülow-Cummerow, Preußen, seine Verfassung, seine Verwaltung, sein Verhältnis zu Deutschland, 2 Teile, Berlin 1842, Nachtrag und 2. Bd, Jena 1843, 1. Teil, S. 140.

3) Vgl. K. Schreiber, Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834–1874, Berlin 1874, S. 5ff; GsS., 1838, S. 505ff.

4) K. Schreiber, a.a.O., S. 18.

5) Jahrbuch für die amtliche Statistik des Preußischen Staates, hg. vom Kgl. Statist. Bureau, 1. Jg. Berlin 1863, S. 511.

6) Vgl. F. W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2. Bd., 2. Abt., S. 347ff; A. Moser, a.a.O., S. 129ff; F. Rapmund, Die finanzielle Beteiligung des preußischen Staates bei den preußischen Eisenbahnen, Berlin 1869, S. 1ff.

Erst die Tatsachen,daß der weitere Ausbau der Schienenwege durch Privathand in den Krisenjahren 1848/49 nicht gesichert schien und mit der oktroyierten Verfassung vom 5.Dezember eine vorläufige Lösung der Verfassungsfrage erreicht worden war, konnten die Regierung veranlassen,das Finanzministerium im Dezember 1949 zu ermachtigen,zum Bau der Ostbahn nach Königsberg und zur Vollendung der westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahnen "eine nach dem Bedürfnis des fortschreitenden Baues allmahlich zu realisierende Staatsanleihe höchstens im Betrage von 21 Millionen Taler zu kontrahieren(1)". Von den 13 Anleihen,die dann von 1850 bis 1866 aufgelegt wurden,waren allein 7 nur für den Eisenbahnbau bestimmt mit einem Gesamtbetrage von 76,7 Millionen Taler(2).Hinzu traten noch die durch die Übernahme zweier privater Eisenbahnlinien (der Niederschlesisch-Märkischen und der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft) entstandenen Schuldverpflichtungen von insgesamt 22 364 300 Taler(3).

---

1)Gesetz vom 7.Dezember 1849.GsS.,1849,S.347;vgl. K.Schreiber,a.a.O.,S.18ff.

2)E.Richter,a.a.O.,S.58.

3)E.Richter,a.a.O.,S.59;A.Moser,a.a.O.,S.125.; O.Warschauer,a.a.O.,S.124,gibt die genannte Summe irrtümlich mit 92 364 300 Taler um 70 Millionen Taler zu hoch an.
Das Recht zur Übernahme der privaten Eisenbahnlinien gegen Zahlung des 25-fachen Betrages der in den letzten 5 Jahren im Durchschnitt ausgeschütteten Dividende hatte sich die Regierung im Eisenbahngesetz von 1838 gewahrt,aber die eigentliche Verstaatlichung der privaten Eisenbahnen wurde erst durch die Gesetze vom 4.Juni 1876, 20.Dezember 1879 ,14.Februar 1880 und vom 28.März und 13.Mai 1882 eingeleitet.GsS.,1876,S.161,1879, S.625;1880,S.55;1882,S.269ff.
Vgl.A.van der Leyen,Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen,in:Jahrbuch für Gesetzgebung,Verwaltung und Volkswirtschaft,7.Jg.,(1883), S.461ff;M.Alberty,Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen,seine Begründung,seine Durchführung und seine Folgen,Jena 1911,S.39ff.

Obwohl die Tilgung der alten Schuldposten auch nach 1848 beständig fortgeführt wurde, stieg, bedingt durch die Anleihen der Jahre 1848 und 1850, durch die Erhöhung der unverzinslichen Kassenscheine um 9,6 Millionen Taler(1) und die Übernahme verschiedener Passiva der Generalstaatskasse(so die Kautionsschulden und den Rest der Prämienanleihe der Seehandlung vom Jahre 1832) der Passivausweis der Schuldenverwaltung bis zum Ende des Jahres 1850 auf 182,6 Millionen Taler(2). Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen danach zu diesem Zeitpunkt 11,00 Taler(3).

Bis zum Jahre 1866 wuchs die fundierte preußische Staatsschuld um 99 044 300 Taler zum Bau bzw. zum Erwerb von Eisenbahnen(4), um 78 Millionen Taler für militärische Zwecke und um 16 598 000 Taler zur Reduktion der unverzinslichen Staatsschuld, zusammen um 183 642 000 Taler. Der Gesamtschuldenstand des Jahres 1866 belief sich auf 290 Millionen Taler(5); auf den Kopf der Bevölkerung entfielen nunmehr 15 Taler(6).

Es zeigt sich, daß die Entwicklung der preußischen Staatsverschuldung von 1820 bis 1848 entscheidend von der Verfassungsfrage gebremst wurde, daß bis zu diesem Zeitpunkt der Schuldenstand fortlaufend gesenkt werden konnte, aber mit der Lösung der Verfassungsfrage dann in den Trend der wachsenden Staatsverschuldung, wie ihn Bayern und Baden zeigen, hineingezogen wurde.

---

1) Gesetz vom 7. März 1850, GsS., 1850, S. 175.
2) E. Richter, a.a.O., S. 61.
3) Preußen zählte 1850 16 608 039 Bewonner. E. Engel, Sterblichkeit, a.a.O., S. 559; Handbuch für den Preußischen Staat, a.a.O., 1. Bd., S. 90.
4) Auch diese Summe wird von O. Warschauer, a.a.O., S. 144, mit 169 044 300 Taler um 50 Millionen Taler zu hoch angegeben.
5) E. Richter, a.a.O., S. 65.
6) Im Jahre 1866 zählte Preußen 19 255 195 Bewohner. Handbuch für den Preußischen Staat, a.a.O., 1. Bd., S. 90.

dd. Das Gesamtbild der Staatsverschuldung in Deutschland in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts

In durchaus unterschiedlicher formaler Prägung, aber einheitlich in Ziel und Inhalt wurde in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts in den verschiedenen deutschen Staaten die Ordnung der Staatsschuldverhältnisse unternommen: die Entwicklung der Staats- und Finanzverfassungen bestimmte den Modus der öffentlichen Schuldbegebung, die Verwaltung der öffentlichen Schuld und die Garantie der öffentlichen Sicherheitsstellung (1). Wie sehr verschieden auch in gesetzlicher Regelung und Verwaltung, so einheitlich wurde die Entwicklung der Staatsverschuldung von den Erfordernissen der wachsenden staatlichen Tätigkeitsbereiche hinsichtlich der sozial-wirtschaftlichen Aufgabenstellungen des 2.Viertels des 19.Jahrhunderts bestimmt. Während noch bis 1825 etwa die öffentliche Schuldbegebung fast ausschließlich auf die außerordentlichen Erfordernisse der napoleonischen Kriege und der politischen Neuordnung der deutschen Staaten zurückgingen, leiteten die folgenden Jahre hin zur Inanspruchnahme des öffentlichen Kredits für den Straßen- und Eisenbahnbau und zur Ordnung der agrarwirtschaftlichen Verhältnisse. Erst im Zuge der durch die revolutionären Bewegungen zum Ende der 40iger Jahre ausgelösten erhöhten Kosten der militärischen Bereitschaft trat das traditionelle Verschuldungsmotiv wieder hinzu, ohne jedoch in der Summe an die durch das sozial-wirtschaftliche Motiv bedingte Staatsverschuldung oder gar an die Höhe der Zeit des politischen Umbruchs zu Beginn des Jahrhunderts anknüpfen zu können. So wurde ein

---

1) Über die gesetzlichen Regelungen zur Ordnung des Staatsschuldenwesens in den einzelnen deutschen Staaten vgl.F.W.von Reden, Finanzstatistik a.a.O., 1.Bd., 1. und 2. Abt., 2.Bd., 1.und 2.Abt.; A.Moser, a.a.O.; allgemeiner: K.Seiffert, Zur Geschichte des Schuldenwesens europäischer Staaten, in: Annalen des Deutschen Reichs, (1906), S.70 ff.

nicht unbedeutender Teil des für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wichtigen Sozialkapitals, vor allem für Straßen und Eisenbahnen, durch die staatliche Anleihepolitik zusammengeführt.

Der bedeutsame Wandel, der sich dabei in der Haltung der einzelnen Staaten zu dem Problem der Staatsverschuldung angebahnt hatte, zeigt sich bei einem Vergleich der Einstellung, die noch kurze Zeit zuvor in der Mehrzahl der deutschen Staaten geherrscht hatte: "In Deutschland erschrickt man noch vor dem Gedanken an Unternehmungen auf Staatsrechnung und an Garantien von seiten des Staates. Da man sich bisher mit Recht viel darauf zugut gethan hat, alljährlich einen ziemlichen Theil der Staatsschuld abzutragen, so betrachtet man einen Vorschlag zu großartigen Staatsunternehmungen, wodurch die öffentliche Schuld wiederum in so außerordentlicher Weise vermehrt werden müßte wie einen Vorschlag zum Selbstmord, mit Entsetzen! Dies wird sich ändern, und die Anzeichen einer Besserung durch den Einfluß von oben haben sich bereits in Baiern, Baden und Österreich kundgegeben, aber bis man soweit kömmt, ganze Systeme auf Staatsrechnungen zu beschließen, braucht es Zeit..." (1).

Den Trend der wachsenden Staatsverschuldung wie er für Bayern und Baden und mit einiger Verzögerung auch für Preußen gezeigt wurde, verdeutlicht ein Vergleich der Höhe der Staatsschulden aller deutscher Staaten vom Jahre 1825 mit der des Jahres 1850 (vgl. Tabelle Nr. 9). Eine Übersicht für eine frühere Zeit, alle deutschen Staaten umfassend, läßt

---

1) F. List, Art. "Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampftransport" in: Das Staats-Lexikon, hg. von C. von Rotteck und C. Welcker, 4. Bd., 2. Aufl., Altona 1846, S. 228-289, S. 248.

Lfd. Nr.	Staat	1825 Einwohner 1 000	Staatseinn. 1 000 Taler	Staatsschulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf der Bev. Taler	Verhältnis der Staatseinn. zu d. Staatsschulden wie 1:	1850 Einwohner 1 000	Staatseinnahm. 1 000 Taler	Staatsschulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf der Bev. Taler	Verhältnis der Staatseinn. zu d. Staatsschulden wie 1:
1	Preußen	12 256,7	70 097,5	224 000,0	18,28	3,20	16 608,0	91 338,4	182 601,0	11,00	2,00
2	Bayern	3 969,8	24 366,3	64 619,0	16,28	2,65	4 555,1	27 933,5	122 565,3	26,91	4,39
3	Sachsen	1 400,4	7 874,6	19 047,0	13,60	2,42	1 908,8	10 376,2	55 857,0	29,26	5,38
4	Hannover	1 537,5	6 708,0	17 499,0	11,38	2,61	1 772,2	9 191,7	30 368,0	17,14	3,30
5	Württemberg	1 505,7	6 439,8	15 631,7	10,38	2,43	1 757,9	8 023,3	29 712,8	16,90	3,70
6	Baden	1 133,0	5 385,3	11 050,8	9,75	2,05	1 360,8	8 456,6	34 837,7	25,60	4,12
7	Schleswig-Holstein	724,8					873,2	4 483,5	7 865,0	9,01	1,75
8	Hessen	696,0	3 393,0	7 602,5	10,92	2,24	859,0	4 507,0	12 680,3	14,76	2,81
9	Kurhessen	588,1	3 033,1	1 749,9	2,98	0,58	765,5	4 619,1	12 704,9	16,60	2,75
0	Mecklenburg-Schwerin	417,9	1 400,0	5 124,6	12,26	3,66	538,5	3 308,5	11 197,1	20,79	3,38
1	Nassau	332,3	1 650,7	3 618,2	10,90	2,13	428,9	2 430,8	5 828,3	13,59	2,40
2	Oldenburg	237,7	1 049,9	254,8	1,07	0,24	280,1	1 345,8	1 687,1	6,02	1,25

	1825					1850				
Staat	Einwohner 1 000	Staatseinn. 1 000 Taler	Staatsschulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf der Bev. Taler	Verhältnis d. Staatseinn. zu d. Staatsschulden wie 1:	Einwohner 1 000	Staatseinnahm. 1 000 Taler	Staatsschulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf der Bev. Taler	Verhältn. d. Staatseinn. zu d. Staatsschulden wie 1:
Braunschweig	240,2	1 729,5	5 536,3	23,05	3,20	272,8	2 222,0	10 472,3	38,39	4,71
Sachsen-Weimar	221,7	1 312,4	3 837,7	17,31	2,92	263,1	1 536,5	6 638,1	25,23	4,32
Sachsen-Meiningen-H.	129,6	524,9	1 875,3	14,47	3,57	164,3	822,3	2 233,2	13,59	2,72
Sachsen-Altenburg	104,4	360,0	1 143,0	10,95	3,18	132,7	664,5	1 475,2	11,12	2,22
Sachsen-Gotha	83,4	400,0	1 605,0	19,24	4,01	105,7	1 002,2	2 200,0	20,81	2,20
Lippe-Detmold	81,2	338,3	411,4	5,07	1,22	105,4	424,0	300,0	2,85	0,71
Mecklenbg.-Strelitz	75,5	400,0	700,0	9,27	1,75	97,0	964,5	1 755,0	18,09	1,82
Reuß-Schleiz	68,3	301,0	490,0	7,17	1,63	78,5	375,0	834,4	10,63	2,23
Schwarzbg.-Rudolstadt	57,0	244,8	255,5	4,48	1,04	70,2	395,3	1 056,0	15,04	2,67
Anhalt-Dessau	56,2	497,0	560,0	9,96	1,13	64,1	572,1	1 500,0	23,40	2,62
Schwarzbg.-Sondershaus.	48,1	228,6	350,0	7,28	1,53	60,4	501,0	1 221,5	20,22	2,44
Waldeck-Pyrmont	51,9	280,0	840,0	16,18	3,00	58,6	318,4	1 [illegible]		

d. r.	Staat	1825 Ein- wohner 1 000	Staats- einn. 1 000 Taler	Staats- schulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf d.Bev. Taler	Verhältnis d. Staatseinn.zu d.Staatsausg.wie 1:	1850 Ein- wohner 1 000	Staats- einnahm. 1 000 Taler	Staats- schulden 1 000 Taler	Staatsschuld pro Kopf der Bev. Taler	Verhältn. d.Staatseinn.zu d.Staatsschulden wie 1:
5	Anhalt-Bernburg	38,4	450,0	560,0	14,58	1,24	50,7	802,6	1 851,1	36,51	2,31
6	Lauenburg	36,0	183,8	236,0	6,56	1,28	48,0	376,8	307,3	6,40	0,82
7	Sachsen-Koburg	34,9	228,6	685,7	19,65	3,00	45,0	302,6	1 077,6	23,95	3,56
8	Anhalt-Köthen	33,5	224,0	840,0	25,07	3,75	40,7	449,9	2 370,0	58,23	5,27
9	Reuß-Greiz	27,5	98,0	140,0	5,09	1,43	36,5	154,0	377,0	10,32	2,49
0	Schaumburg-Lippe	23,7	151,7	280,0	11,81	1,85	29,1	228,0	2 750,0	94,50	12,06
1	Hessen-Homburg	20,4	120,6	291,7	14,30	2,42	24,4	166,0	790,4	32,39	4,76
2	Hamburg	134,1	1 685,8	14 943,3	111,43	8,86	203,4	2 900,4	33 927,9	166,80	11,70
3	Bremen	55,5	572,0	3 149,8	56,75	5,51	82,1	866,1	6 655,0	81,06	7,68
4	Lübeck	40,7	306,9	3 879,4	95,32	12,64	47,5	395,4	5 333,4	112,28	13,49
5	Frankfurt	52,2	665,6	4 856,9	93,04	7,30	69,8	939,6	8 984,7	128,72	9,56

1)Eine erleichterte Vergleichbarkeit und bessere Übersicht zu erreichen, sind die einzelnen Staaten nach der Größe ihrer Bevölkerung im Jahre 1850 geordnet; die Staatstaaten sind entsprechend ihrer Sonderstellung an das Ende der Tabelle gerückt worden.
Alle Angaben für Staatseinnahmen und Staatsschulden sind einheitlich in Taler berechnet. Zu den Münzwerten der verschiedenen deutschen Währungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vgl. J.C. Nelkenbrecher, a.a.O. und C.u.F. Noback, a.a.O..
Für die Staatseinnahmen wurden die Bruttoziffern verwendet, weil sich diese für die Jahre 1825 und 1850 als einzig vergleichbare Größen für alle deutschen Staaten anbieten. Die Höhe der Staatseinnahmen für das Jahr 1850 nach den Quellen der Tabelle Nr. 7.
Die Einwohnerzahlen für das Jahr 1850 wurden, soweit keine Angaben aus Einzelquellen für dieses Jahr selbst vorlagen, durch Interpolation der Ziffern der Jahre 1849 und 1852 ermittelt. Die Angaben für die Jahre 1849 und 1852 nach F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 1. Abt., S. 11ff.
Die für die verschiedenen Staaten im einzelnen herangezogenen Quellen werden jeweils unter der entsprechenden Nr. des Staates in der Reihenfolge Angaben über Bevölkerung, Einnahmen und Staatsschulden des Jahres 1825 und Staatsschulden des Jahres 1850 aufgeführt. Ebenso wird die Höhe der unverzinslichen Kassenanweisungen bzw. des Papiergeldes sowie der bis 1850 aufgelegten Eisenbahnanleihen angegeben.
Allgemeine Angaben über Bevölkerung, Staatseinnahmen und Staatsschulden für die Zeit um 1825 liefern: C.A. von Malchus, Statistik und Staatenkunde, Stuttgart und Tübingen 1826; A.F.W. Crome, Geographisch-Statistische Darstellung der Staatskräfte von den sämtlichen, zum deutschen Staatenbunde gehörigen Ländern, 4 Teile, Leipzig 1820, 1825, 1827 und 1828; G. Hassel (Hg.), Genealogisch-Historisch-Statistischer Almanach für das Jahr 1828, 5. Jg. (1828); C.J. Bergius, Über die Bevölkerung der Erde im Jahre 1828, Berlin 1828, S. 22ff; B. Cohen, Compendium of Finance, London 1822; Gothaer Hofkalender, Jg. 1825-1828; A.J.D.A. Höck, Handbuch der Statistik der deutschen Bundesstaaten, Leipzig 1821; ders., Materialien zu einer Finanzstatistik der deutschen Bundesstaaten, Schmalkalden 1823; R. Bosse, Darstellung des staatswirtschaftlichen Zustands in den deutschen Bundesstaaten, auf seinen geschichtlichen Grundlagen und nach seiner Beurkundung bei der Bundesversammlung und den Landtagen, Braunschweig 1820, S. 474ff; G. Hassel, Lehrbuch der Statistik der europäischen Staaten, Weimar 1822; ders., Statistischer Umriß der sämtlichen europäischen und der vornehmsten außereuropäischen Staaten, in ihrer Entwicklung, Größe, Volks-

menge,Finanz- und Militärverfassung,tabellarisch dargestellt,3 Hefte,Weimar 1823/24;K.S.Zachariä von Lingenthal,Über das Schuldenwesen der Staaten des heutigen Europa,in:Jahrbücher der Geschichte und der Staatskunst,2.Bd.,9.H.,Leipzig 1830,S.193ff; Bender,Kurze Geschichte des Anleihe- und Tilgungssystems in Europa,in:Jahrbücher der Geschichte und der Staatskunst,1.Bd.,3.H.,Leipzig 1830,S.302ff.

Zusätzliche Angaben über Einnahmen und Staatsschulden für die Zeit um 1850 liefern:A.Likawetz-Oberhauser,Die europäischen Staaatsschulden,Wien 1850(enthält Angaben für die Zeit zwischen 1845 und 1848);H.F.Brachelli,Deutsche Staatenkunde,2Bde, Wien 1856/57;G.F.Kolb,Handbuch der vergleichenden Statistik der Völkerzustands- und Staatenkunde, Zürich 1857;A.Moser,Die Kapitalanlage in Wertpapieren,Stuttgart 1862;M.G.Mulhall,The Dictionary of Statistics,London 1892;Gothaer Hofkalender, Jg.1850-1855.

Über die Bewegung der Kurse der Staatspapiere und deren Effektivverzinsung vgl.J.Kahn,Geschichte des Zinsfußes in Deutschland seit 1815 und die Ursachen seiner Veränderung,Stuttgart 1884,S.70ff;E.Voye, Über die Höhe der verschiedenen Zinsarten und ihre wechselseitige Abhängigkeit.Die Entwicklung des Zinsfußes in Preußen von 1807-1900,Abhandlungen des Staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle, 35.Bd.,Jena 1912;P.Wallich,Beiträge zur Geschichte des Zinsfußes von 1800 bis zur Gegenwart,in:Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik,3.F., Bd.42(1911),S.289-312.

1.Preußen:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O.,S.363;E.Richter, Staatsschuldenwesen,a.a.O.,S.45 u.61;A.Moser, a.a.O.,S.123ff.Im Jahre 1850 20 842 347 Taler unverzinsliche Kassenanweisungen;davon waren 1825 bereits 11 242 347 Taler vorhanden.

2.Bayern:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O.,S.375;F.Segner, a.a.O.,S.375;A.Moser,a.a.O.,S.165ff.Bis 1850 wurden für 11,7 Millionen Taler Eisenbahnanleihen aufgenommen.

3.Sachsen:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O.,S.376;F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt.,S.1368; W.Dabritz,Die Staatsschuld Sachsens in der Zeit von 1763-1837,Diss.Leipzig 1906,S.133ff.
Im Jahre 1850 unverzinsliche Kassenbilletschuld: 7 Millionen Taler.Für den staatlichen Eisenbahnbau und die Übernahme von Privatbahnen wurden bis 1850 13 Millionen Taler Anleihen aufgenommen und eine Kassenbilletschuld von 4 Millionen Taler kreiert.Im Jahre 1843 wurden für 4 Millionen Taler Staatsobligationen "zur Entschädigung der bis dahin Steuerfreien" ausgegeben.

4. Hannover:
C.A.von Malchus, Statistik, a.a.O., S.377; J.G.L.W.Ubbelohde, Über die Finanzen des Königreichs Hannover und über deren Verwaltung, Hannover 1834, S.340ff;W.Lehzen,Hannovers Staatshaushalt, a.a.O., S.610ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.925; A.Moser,a.a.O., S.267ff.
Die Eisenbahnschuld betrug am 1.Oktober 1850, 12,3 Millionen Taler; davon waren Ende 1849 9,3 Millionen Taler verbrieft gewesen.

5. Württemberg:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.379; R.Mohl, Erörterungen über die Württembergische Staatsschuld, in: Ztschr.für die gesamte Staatswissenschaft, 3.Bd.,4.H.,Tübingen 1846,S.619-723, bes.S.642; Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, 1826, S. 359; F.W.C.Herdegen, Württembergs Staatshaushalt, Stuttgart 1848, S.397ff; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd,1.Abt.,S.281; K.V. Riecke, Die Württembergische Staatsschuld, in:Finanzarchiv, 2.Jg., (1885), S.808-846,bes.S.826ff; A.Moser,a.a.O., S.239ff.
Im Jahre 1850: 1 714 300 Taler unverzinsliches Papiergeld.
Für den staatlichen Eisenbahnbau wurden bis 1850 12,8 Millionen Taler Anleihen aufgelegt.

6. Baden:
Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen, a.a.O., S.287; A.J.V.Heunisch,Baden, a.a.O., S.394ff; A.Moser, a.a.O., S.298ff.
Im Jahre 1850: 1 142 800 Taler unverzinsliche Kassenscheine.
Die Summe der Eisenbahnanleihen belief sich bis 1850 auf 17,1 Millionen Taler.

7. Schleswig-Holstein:
Für das Jahr 1825 ist der Schuldenstand nicht zu ermitteln. Bevölkerung für das Jahr 1825 nach G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.394; für 1850: F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 1441 und 1470; A.Moser,a.a.O., S.410.
Die Schuldsumme des Jahres 1850 versteht sich ohne den nicht bekannten Anteil an den gemeinschaftlichen Schulden mit dem Königreich Dänemark. Von 1848-1850 waren allein durch die Kriegsanleihen im Zuge der Erhebung Schleswig-Holsteins gegen Dänemark die Schulden um 7 260 000 Taler gestiegen. Zu Beginn des Jahres waren lediglich 600 000 Taler Schulden vorhanden gewesen.
Unverzinsliches Papiergeld im Jahre 1850: 2 017 000 Taler.

8. Hessen:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.381; Übersicht der Veränderungen des Flächeninhalts und der Volkszahl der Landgrafschaft Hessen-Darmstadt und des Großherzogtums Hessen,in:Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen,11.Bd.,

stellung der Ergebnisse der Staatsschuldenverwaltung des Großherzogtums Hessen; in:Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen, 15.Bd.,(1876),S.33; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,L.Abt.,S.456ff; A.Moser,a.a.O., S.324.
Unverzinsliches Papiergeld 1850: 1 142 852 Taler.in Form von Grundrentenscheinen.
Bis zum Ende des Jahres 1850 waren für 6,6 Millionen Taler Eisenbahnanleihen aufgenommen worden. Der Passivstand der Eisenbahnschuldentilgungskasse betrug 1850 8,248 Millionen Taler, der der Provinzial-Straßenbauschuldentilgungskasse 2,151 Millionen Taler.

Kurhessen:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.381; G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.121; F.W.von Reden,Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd.,1.Abt., S.558; A.Moser,a.a.O., S.347f; B.Hildebrand, Statistische Mitteilungen über die volkswirtschaftlichen Zustände Kurhessens, Berlin 1853, S.25ff und 41.
Die bis zum Jahre 1850 zum Bau der Eisenbahnen begründete Schuld bestand in 7,7 Millionen Talern Anleihen und 2,5 Millionen Taler unverzinslichen Kassenscheinen.

Mecklenburg-Schwerin:
C.A.von Malchus, Statistik, a.a.O., S.386; G.Hassel, Almanach, S.134; Staatshaushalts-Etat des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin für das Jahr von Johannis 1850 bis dahin 1851, Leipzig 1850, S.296ff; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1174; A.Moser, a.a.O., S.403.
Bis zum Jahre 1850 waren für 1 875 000 Taler Eisenbahnanleihen aufgenommen und für 1,6 Millionen Taler der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft die landesherrliche Garantie übernommen worden.Der Kapitalbetrag der Schuldverpflichtungen für die Eisenbahnanleihen belief sich 1851 noch auf 1 829 868 Taler, der für Chausse-und Wasserbauten auf 1 697 592 Taler.

Nassau:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.382; A.F.W.Crome, Staatskräfte, 2.T.,S.550; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O.,1.Bd., 1.Abt.,S.654; A.Moser,a.a.O., S.364ff.
1850: 571 400 Taler unverzinsliches Papiergeld.
Die erste Eisenbahnanleihe wurde im Herzogtum Nassau erst im Jahre 1858 aufgelegt.Der Schuldenzuwachs bis zum Jahre 1850 war hauptsächlich durch eine 1,37 Millionen Taler Anleihe im Jahre 1836 zur endgültigen Aufhebung der Feudallasten auf den Domänen und im Jahre 1837 durch 2 Anleihen zu insgesamt 4 Millionen Taler zur Konsolidierung der Kammerschuld entstanden.

12. Oldenburg:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O., S.382;
F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., S.1069 und 1071; A.Moser, a.a.O., S.397.
Die durch die Finanzierung des öffentlichen Straßenbaus entstandenen Schulden beliefen sich 1850 auf rund 795 600 Taler; das waren 47,1v.H. der bestehenden Gesamtschuld.

13. Braunschweig:
C.A.von Malchus, Statistik, a.a.O.;A.F.W.Crome, Staatskräfte, a.a.O., 3.T.,S.47; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1012; A.Moser,a.a.O., S.379ff.
Im Jahre 1850 1 Million Taler unverzinsliches Papiergeld.
Zum Eisenbahnbau wurden bis zum Jahre 1850 5 Anleihen zu insgesamt 3 678 000 Taler aufgenommen.

14. Sachsen-Weimar:
C.A.von Malchus, Statistik, a.a.O., S.383; G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.172; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd.,2.Abt., S.1420; A.Moser,a.a.O., S.393ff;M.Boelcke, Die Entwicklung der Finanzen im Großherzogtum Sahhsen-Weimar von 1851-bis zur Gegenwart, Abhandlungen des Staatswissenschaftlichen Seminars zu Jena, 3.Bd.,3.H.,Jena 1906,S.24 u.38.
1850: 600 000 Taler Kassenanweisungen.
Für den Eisenbahnbau waren 1,3 Milliongen Taler Anleihen und 600 000 Taler Kassenscheine kreiert worden.

15. Sachsen-Meinigen-Hildburghausen:
Da 1825 die Linie Gotha-Altenburg ausgestorben war, wurde 1826 durch Vertrag eine Neuverteilung der Besitzungen unter der erbberechtigten sächsisch-ernestinischen Linie vorgenommen: aus den früheren Herzogtümern Gotha-Altenburg, Koburg-Saalfeld, Meiningen und Hildburghausen gingen die Herzogtümer Koburg-Gotha, Meiningen-Hildburghausen und Altenburg hervor. Die Angaben für das Jahr 1825 beziehen sich auf den Zustand nach der Neuverteilung, um sie mit denen für das Jahr 1850 vergleichen zu können.
G.Hassel,Almanach, S.176; A.F.W.Crome,Staatskräfte, a.a.O., 4.T.,S.126,143,145; G.Brückner, Landeskunde des Herzogtums Meiningen,1.T., Meiningen 1851, S.482;F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abtl, S.1427;A.Moser, a.a.O., S.417.
1850: 281 598 Taler Papiergeld.

16. Sachsen-Altenburg:
Vgl.Nr.15.G.Hassel, Almanach,a.a.O., S.179; A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 4.T.,S.166ff; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd., 2.Abt.,S. 1427; A.Moser,a.a.O., S.420.
1850: 277 500 Taler Papiergeld.

17. Sachsen-Gotha:
Vgl.Nr.15. G.Hassel, Almanach,a.a.O., S.182; A.F.W.Crome, Staatskräfte, a.a.O., 4.Tl.,S.72; F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd., 2.Abt.,S.1425; A.Moser,a.a.O., S.412.
1850: 400 000 Taler Papiergeld.

18. Lippe-Detmold:
G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.130; C.A.von Malchus, Statistik, a.a.O., S.387; A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 3.T.,S.203f; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1497; A.Moser, a.a.O., S.423.
1850: 28 000 Taler Wegebauschuld.

19. Mecklenburg-Strelitz:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.386; A.F.W. rome,Staatskfäfte,a.a.O., 2.T.,S.124; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1169; ders., Deutschland,a.a.O., 2.Abt.,S.1015; A.Moser,Kapitalanlage,a.a.O., S.407.
1850: 57 111 Taler waren Chaussebauschuld des Fürstentums Ratzeburg.

20. Reuß-Schleiz:
G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.164;C.A. von Malchus, Statistik,a.a.O., S.389; F.W.von Reden,Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd.,2.Abt., S.1509; A.Moser, a.a.O., S.426.
1850: 300 000 Taler unverzinsliches Papiergeld. Etwa 1/4 der Staatsschuld - 215 000 Taler - bestand 1850 aus Chaussebauschulden.

21. Schwarzburg-Rudolstadt:
G.Hassel,Almanach,a.a.O., S.190; A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 3.T.,S.128;F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1505; A.Moser, a.a.O., S.425.
1850: 100 000 Taler Kassenbillets.
Die neben der Kammerschuld bestehende Landesschuld von 366 510 Taler im Jahre 1850 war hauptsächlich durch den staatlichen Straßenbau entstanden.

22. Anhalt-Dessau:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.388; A.F.W. Crome,Staatskräfte, a.a.O.,4.T.,S.202ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd., 2.Abt.,S.1433; A.Moser,a.a.O., S.421.
1850: 500 000 Taler unverzinsliches Papiergeld.

23. Schwarzburg-Sondershausen:
G.Hassel, Almanach, a.a.O., S.188; C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.388; F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1503; A.Moser,a.a.O., S.425.

24. Waldeck-Pyrmont:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.388; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd., 2.Abt.,S.1499;A.Moser,a.a.O.,S.424.

25. Anhalt-Bernburg:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.388;
A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 4.T.,S.239ff;
F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,
2.Abt.,S.1431;A.Moser,a.a.O., S.421.
1850: 300 000 Taler unverzinsliches Papiergeld,
außerdem Gewähr für 200 000 Taler Eisenbahn-
kassenscheine.

26. Sachsen-Koburg:
Vgl.Nr. 15. G.Hassel,Almanach,a.a.O.,S.182;
C.A.von Malchus,Statistik, a.a.O., S.383;
A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 4.T.,S.13;
F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,
2.Abt.,S.1425; A.Moser, a.a.O., S.412.
1850: 200 000 Taler Papiergeld.

27. Lauenburg:
A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O., 2.T.,S.365,
369f; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,
1.Bd.,2.Abt.,S.1441; A.Moser,a.a.O., S.409.
Knapp 1/3 der Schuld des Jahres 1850 bestand
aus Chausseebauschulden: 96 800 Taler.

28. Anhalt-Köthen:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.388;
A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O.,4.T.,S.227ff;
F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,
2.Abt.,S.1433; A.Moser,a.a.O., S.421.
1850: 40 000 Taler Papiergeld und Gewähr für
500 000 Taler Eisenbahnkassenscheine.

29. Reuß-Greiz:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O., S.389;
F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,
2.Abt.,S.1509; A.Moser, a.a.O., S.426.

30. Schaumburg-Lippe:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O., S.388;
F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,
2.Abt.,S.1497; A.Moser,a.a.O., S.424.
Für den Eisenbahnbau wurde 1846 eine Anleihe
von 1,5 Millionen Taler aufgenommen.

31. Hessen-Homburg:
G.Hassel, Almanach,a.a.O., S.110; C.A.von
Malchus, Statistik,a.a.O., S.389; A.F.W.Crome,
Staatskräfte, a.a.O., 4.T.,S.281ff.

32. Hamburg:
C.A.von Malchus, Statistik,a.a.O., S.390;
A.F.W.Crome, Staatskräfte,a.a.O.,4.T.,S.396;
F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd.,
2.Abt.,S.1 ; Beiträge zur Statistik Hamburgs,
a.a.O., S.169ff und Heft statist.Tabellen,S.21;
A.Moser, a.a.O., S.429ff; E.Singer,Die Ent-
stehung der hamburgischen Staatsanleihe, 1801-
1857,Diss.Tübingen,Hamburg 1916,S.21ff.
Der hohe Schuldenstand Hamburgs war insbesonde-
re durch die Feuerkassenanleihe von 17,3 Millio-
nen Talern im Jahre 1843 zur Behebung der
Schäden des großen Brandes vom Mai 1842 entstan-
den.Vorangegangen waren in den Jahren 1836,1837,

1839,1840 und 1841 Anleihen zum Börsen-,Hafen-, Schlachthaus-,Wege-und Schulgebäudebau von insgesamt 1,04 Millionen Taler.Für den Eisenbahnbau wurden bis zum Ende des Jahres 1850 2,274 Millionen Taler Anleihen aufgenommen.

33. Bremen:
A.F.W.Crome,Staatskräfte,a.a.O.,4.T.,S.457; F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd., 2.Abt.,S.1587f;A.Moser,a.a.O.,S.433;E.Fitger, Die Finanzen Bremens,a.a.O.,S.238f;W.Randermann,Die bremischen Staatsanleihen im 19.Jahrhundert,Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen,H.3,Bremen 1936,S.197f und 203ff.
Für den Ausbau des Bremerhavener Hafens wurde 1827 eine Anleihe zu 602 000 Taler,für den gleichen Zweck 1847 eine weitere zu 1 Million Taler aufgelegt.1845 wurde die erste Eisenbahnanleihe mit 2 Millionen Taler ,1847 eine zweite zu 1 Million Taler aufgelegt,die allerdings nur zu 737 800 Taler realisiert wurde.

34. Lübeck:
H.L.und C.G.Behrens,Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf,2Teile,Lübeck 1829/39, 1.T.,S.115ff;A.F.W.Crome,Staatskrafte,a.a.O., 1.Bd.,2.Abt.,S.1604;A.Moser,a.a.O.,S.436.
263 600 Taler wurden 1839 für Wege- und Wasserbauten geliehen,Ende des Jahres 1849 eine 3,2 Millionen Taler Anleihe zur Beteiligung am Eisenbahnbau und zur Austiefung der Trave aufgelegt.

35. Frankfurt:
C.A.von Malchus,Statistik,a.a.O.,S.389;A.F.W. Crome,Staatskräfte,a.a.O.,4.T.,S.311ff;F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.1625;A.Moser,a.a.O.,S.439.
In den Jahren 1843,1846 und 1849 wurden für insgesamt 5,4 Millionen Taler Eisenbahnanleihen aufgenommen.

die Lückenhaftigkeit des dafür zur Verfügung stehenden Materials nicht zu (1). Außerdem gewährt das Jahr 1825 den Vorteil, daß durch die Ordnung der Finanzverhältnisse in der Mehrzahl der nach dem Wiener Kongreß neu etablierten Staaten einigermaßen verläßliche Zahlenangaben über die Roheinnahmen,die Schuldenhöhe und die Bevölkerung zur Verfügung stehen und somit ein Vergleich von Bevölkerungsgröße, Staatseinnahme und Staatsschuld ermöglicht wird.

Nur im Königreich Preußen und dem kleinen Fürstentum Lippe-Detmold ist von 1825 bis 1850 eine Verringerung der öffentlichen Schuld zu beobachten; in allen anderen deutschen Staaten stieg die Schuld, in der Mehrzahl der deutschen Staaten sogar beträchtlich. Rund um ein Fünftel des Ausgangsbestandes stieg die Staatsschuld in Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, um ein Drittel in Sachsen-Altenburg, Sachsen-Gotha, Lauenburg und Lübeck, um die Hälfte in Hessen,Nassau und Sachsen-Koburg, um drei Viertel in Hannover, Sachsen-Weimar, Mecklenburg-Strelitz und Reuß-Schleiz. Etwa auf das Doppelte der Ausgangshöhe stieg die öffentliche Verschuldung in Bayern, Württemberg, Mecklenburg-Schwerin,Braunschweig, Waldeck-Pyrmont, Hamburg,Bremen und Frankfurt, auf das Zweieinhalbfache in Anhalt-Dessau, Reuß-Greiz und Hessen-Homburg; rund auf das Dreifache in Sachsen,Baden und Anhalt-Köthen und auf das Dreieinhalbfache in Schwarzburg-Sondershausen und Anhalt-Bernburg. In Schwarzburg-Rudolstadt erreichte der Schuldenstand des Jahres 1850 das Vierfache, in Oldenburg das Sechseinhalbfache, in Kurhessen das Siebenfache und in Schaumburg-Lippe sogar das Zehnfache der Verschuldung des Jahres 1825.

1) G.F.Kolb, Handbuch der vergleichenden Statistik der Völkerzustands- und Staatenkunde, Zürich 1857, S.332, beziffert die Staatsschulden des Deutschen Reiches ohne Österreich für das Jahr 1786 mit "etwa 100 Millionen Gulden".Diese Schätzung ist mit so großen Ungenauigkeiten behaftet,daß sie nicht als annähernd richtig betrachtet werden kann.

Wird die Schuldenhöhe pro Kopf der Bevölkerung von 1825 mit der von 1850 verglichen, zeigt sich, daß ein Sinken der Kopfziffer nur in Preußen (von 18,28 Taler auf 11,00 Taler), in Sachsen-Meiningen-Hildburghausen (von 14,47 Taler auf 13,59 Taler), in Lippe-Detmold (von 5,07 Taler auf 2,85 Taler) und in Lauenburg (von 6,65 Taler auf 6,40 Taler) festzustellen ist. Außer in Preußen und Lippe-Detmold, wo ein absoluter Rückgang der Schuld festzustellen war, übertraf in diesen Staaten das Wachstum der Bevölkerung die Zunahme der öffentlichen Schuld. Immerhin war in nicht weniger als 11 Staaten die Staatsschuld pro Kopf der Bevölkerung auf mehr als das Doppelte gestiegen: in Sachsen, Baden, Kurhessen, Oldenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Anhalt-Dessau, Anhalt-Bernburg, Anhalt-Köthen, Schaumburg-Lippe und Hessen-Homburg.

Die Reihenfolge der Staaten, die um 1825 die höchsten Schuldverpflichtungen aufwiesen, war unter den ersten 5 Staaten genau die gleiche, die diese hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl einnahmen; es waren zugleich die einzigen deutschen Staaten außer Baden, die zu dieser Zeit mehr als 1 Million Einwohner zählten. Voran standen Preußen, 224 Millionen Taler, Bayern, 64 619 000 Taler, Sachsen, 19 047 000 Taler, Hannover, 17 499 000 Taler und Württemberg, 15 631 700 Taler, gefolgt von Hamburg, 14 943 300 Taler, Baden, 11 050 800 Taler, Hessen, 7 602 500 Taler, Braunschweig, 5 536 300 Taler und Mecklenburg-Schwerin 5 124 600 Taler. Bis zum Jahre 1850 hatte sich diese Reihenfolge verändert: voran standen zwar noch Preußen, 182 601 000 Taler, Bayern, 122 565 300 Taler und Sachsen, 55 857 000 Taler, dann aber folgten Baden, 34 837 700 Taler, Hamburg, 33 927 900 Taler, Hannover, 30 368 000 Taler, Württemberg, 29 712 800 Taler, Kurhessen, 12 704 900 Taler, Hessen, 12 680 300 Taler und Mecklenburg-Schwerin, 11 197 100 Taler.

Ein davon sehr verschiedenes Bild ergibt sich, wenn die Rangfolge der Staatsverschuldung pro Kopf der jeweiligen Bevölkerung der einzelnen Staaten aufgestellt wird (vgl. Tabelle Nr.10).

Im Jahre 1825 wiesen die Stadtstaaten Hamburg, 111,43 Taler, Lübeck, 95,58 Taler, Frankfurt 93,58 Taler und Bremen, 56,75 Taler, die höchste Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung auf, gefolgt von den Kleinstaaten Anhalt-Köthen, 25,07 Taler, Braunschweig, 23,05 Taler, Sachsen-Koburg, 19,65 Taler, und Sachsen-Gotha, 19,24 Taler. An 9. bzw. 11.Stelle dieser Skala lagen Preußen, 18,28 Taler, und Bayern, 16,28 Taler; den 16. bzw. 19. Rang nahm das Königreiche Sachsen, 13,74 Taler, und Hannover, 11,38 Taler ein; an 23.Stelle lag Württemberg, 10,38 Taler, und erst auf dem 25.Platz folgte Baden mit 9,75 Talern. Zur Jahrhundertmitte hatten sich Hamburg, 166,80 Taler, Frankfurt, 128,72 Taler, Lübeck, 112,28 Taler, Schaumburg-Lippe, 94,50 Taler und Bremen, 81,06 Taler, an die Spitze der Staatsverschuldung pro Kopf der Bevölkerung in Deutschland gesetzt; Sachsen, 29,26 Taler, und Baden, 25,60 Taler, hatten sich auf den 10. bzw.13. Platz vorgeschoben, während Bayern, 26,91 Taler, unverändert die 11.Stelle einnahm. Preußen, 11,00 Taler, hingegen war auf den 29.Rang zurückgefallen.
Die geringste Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung wiesen 1825 Oldenburg, 1,07 Taler, Kurhessen, 2,98 Taler und Schwarzburg-Rudolstadt, 4,48 Taler, auf; im Jahre 1850 Lippe-Detmold, 2,85 Taler, Oldenburg, 6,02 Taler, und Lauenburg, 6,40 Taler.

Bei der Beurteilung der Relation der Staatseinnahmen zu den Staatsschulden ist zu beachten, daß die finanzstatistischen Quellen für einige der kleineren Staaten die Angaben über die Höhe der Roheinnahmen des Jahres 1825 nicht in vollem Umfang erscheinen lassen. So ist zum Teil zu erklären, daß die Einnahmen in Mecklenburg-Schwerin, Sachsen-

d.	1825 Staat	Taler	1850 Staat	Taler
	Hamburg	111,43	Hamburg	166,80
	Lübeck	95,58	Frankfurt	128,72
	Frankfurt	93,04	Lübeck	112,28
	Bremen	56,75	Schaumburg-Lippe	94,50
	Anhalt-Köthen	25,07	Bremen	81,06
	Braunschweig	23,05	Anhalt-Köthen	58,23
	Sachsen-Koburg	19,65	Braunschweig	38,39
	Sachsen-Gotha	19,24	Anhalt-Bernbg.	36,51
	Preußen	18,28	Hessen-Homburg	32,39
	Sachsen-Weimar	17,31	Sachsen	29,26
	Bayern	16,28	Bayern	26,91
	Waldeck-Pyrmont	16,18	Waldeck-Pyrmont	26,66
	Anhalt-Bernbg.	14,58	Baden	25,60
	Sachsen-Meiningen-H.	14,47	Sachsen-Weimar	25,23
	Hessen-Homburg	14,30	Sachsen-Koburg	23,95
	Sachsen	13,60	Anhalt-Dessau	23,40
	Mecklenburg-Schwerin	12,26	Sachsen-Gotha	20,81
	Schaumburg-Lippe	11,81	Mecklenburg-Schwerin	20,79

Lfd. Nr.	1825 Staat	Taler	1850 Staat	Taler
19	Hannover	11,38	Schwarzburg-Sondershausen	20,22
20	Sachsen-Altenburg	10,95	Mecklenburg-Strelitz	18,09
21	Hessen	10,92	Hannover	17,14
22	Nassau	10,90	Württemberg	16,90
23	Württemberg	10,38	Kurhessen	16,60
24	Anhalt-Dessau	9,96	Schwarzburg-Rudolstadt	15,04
25	Baden	9,75	Hessen	14,76
26	Mecklenburg-Strelitz	9,27	Sachsen-Meiningen-H.	13,59
27	Schwarzburg-Sondershausen	7,28	Nassau	13,59
28	Reuß-Schleiz	7,17	Sachsen-Altenbg.	11,12
29	Lauenburg	6,56	Preußen	11,00
30	Reuß-Greiz	5,09	Reuß-Schleiz	10,63
31	Lippe-Detmold	5,07	Reuß-Greiz	10,32
32	Schwarzburg-Rudolstadt	4,48	Lauenburg	6,40
33	Kurhessen	2,98	Oldenburg	6,02
34	Oldenburg	1,07	Lippe-Detmold	2,85

Altenburg, Sachsen-Gotha, Mecklenburg-Strelitz, Schwarzburg-Sondershausen, Anhalt-Bernburg, Lauenburg und Anhalt-Köthen auf mehr als das Doppelte des Standes von 1825 bis zum Jahre 1850 anstiegen. Trotz dieser Vorbehalte läßt sich feststellen, daß sich in den meisten deutschen Staaten im Zeitraum von 1825 bis 1850 das Verhältnis der Staatseinnahmen zu den Staatsschulden verschlechtert hat, d.h. die Zunahme der Einnahmen blieb hinter dem Wachstum der Verschuldung zurück. Neben Preußen und Lippe-Detmold, wo sowieso ein absoluter Rückgang der Staatsschulden festzustellen war, stellte sich die Relation von Einnahme und Verschuldung lediglich in Mecklenburg-Schwerin, Meiningen-Hildburghausen, Altenburg, Mecklenburg-Strelitz und Lauenburg im Jahre 1850 günstiger als im Jahre 1825. Am ungünstigsten stellte sich die Relation 1825 in Lübeck, 1 : 12,64, in Hamburg, 1 : 8,86, in Frankfurt, 1 : 7,30, in Bremen, 1 : 5,51, und in Sachsen-Gotha, 1 : 4,01; im Jahre 1850 in Lübeck, 1 : 13,49, in Schaumburg-Lippe, 1 : 12,06, in Hamburg, 1 : 11,70, in Frankfurt, 1 : 10,49, in Bremen, 1: 7,68, Entsprechend dem niedrigen Stand der Staatsverschuldung erwies sich die Relation am günstigsten in Oldenburg, 1 : 0,24, in Kurhessen, 1 : 0,58, und Schwarzburg-Rudolstadt, 1 : 1,04; im Jahre 1850, in Lippe-Detmold, 1 : 0,71, Lauenburg, 1 : 0,82, und Oldenburg, 1 : 1,25.

Die Summe der Staatsschulden aller deutschen Staaten im Jahre 1850 von 603 574 600 Talern bestand zu 41 629 747 Taler oder 6,9 v.H. der Gesamtschuld in unverzinslichem Staatspapiergeld (1). Werden

---

1) Die Höhe des Staatspapiergeldes der einzelnen Staaten: Preußen: 20 842 347 Taler, Sachsen: 7 Millionen Taler, Württemberg: 1 714 300 Taler, Baden: 1 142 800 Taler, Schleswig-Holstein: 2 017 000 Taler, Hessen: 1 142 800 Taler, Kurhessen: 2,5 Millionen Taler, Nassau: 571 400 Taler, Braunschweig: 1 Million Taler, Sachsen-Weimar: 600 000 Taler, Meiningen-Hildburghausen: 281 600 Taler, Altenburg: 277 500 Taler, Gotha: 400 000 Taler, Reuß-Schleiz: 300 000 Taler, Rudolstadt: 100 000 Taler, Dessau: 500 000 Taler, Bernburg: 500 000 Taler, Koburg: 200 000 Taler und Köthen: 540 000 Taler.

lediglich die 19 Staaten zugrunde gelegt,die eine Papiergeldschuld aufwiesen,so belief sich die Gesamtschuld dieser Staaten auf 373 794 900 Taler, und der Anteil der schwebenden Kassenschuld betrug 11,1 v.H.;in Preußen erreichte die Papiergeldschuld 11,4 v.H.,in den übrigen 18 Staaten 10,8 v.H. der Gesamtschuld.

Während im Jahre 1825 lediglich die preußische Schuld unverzinsliche Kassenanweisungen in Höhe von 11 242 347 Taler aufwies,war die Emission von Staatspapiergeld in den anderen Staaten insbesondere zur Deckung der unvorhergesehenen Ausgaben in den Krisenjahren 1848/49 genutzt worden.In 5 Staaten wurde diese staatliche Geldschöpfung auch für den Eisenbahnbau eingesetzt: im Königreich Sachsen waren 4 Millionen Taler,in Kurhessen 2,5 Millionen Taler, in Sachsen-Weimar 600 000 Taler,in Anhalt-Köthen 500 000 Taler und in Anhalt-Bernburg 200 000 Taler kreiert worden.

Die Summe der Staatsschulden aller hier aufgeführten Staaten ohne Schleswig-Holstein(1) betrug im Jahre 1825 417 664 500 Taler,im Jahre 1850 dagegen 595 709 600 Taler (vgl.Tabelle Nr.11);das entspricht einer Zunahme der Verschuldung um 42,6 v.H. der Höhe des Jahres 1825.Die Bruttostaatseinnahmen stiegen im gleichen Zeitraum von 142 701 700 Taler auf 188 910 100 Taler,mithin um 32,4 v.H.,während die Bevölkerung von 25 789 500 auf 32 984 800 Einwohner, um 27,8 v.H.,wuchs(2).

---

1)Da für Schleswig-Holstein im Jahre 1825 keine verwertbaren Angaben über Einnahmenhöhe und Schuldenstand vorliegen,müssen die entsprechenden Angaben für das Jahr 1850 aus den Globalsummen herausgelassen und der Vergleich im Folgenden ohne Schleswig-Holstein durchgeführt werden.

2)Die Zunahme der Bruttostaatseinnahmen der deutschen Staaten von 1825 bis 1850 um 32,4 v.H. ist als etwas zu hoch anzusehen,da die Angaben für das Jahr 1825 in den meisten deutschen Staaten auf Grund der unzulänglichen Rechnungsführung nicht den vollen Umfang der Roheinnahmen erfassen, vor allem nicht die volle Höhe der Gewinnungs- und Erhebungskosten wiedergeben.

Tabelle Nr. 11

Bevölkerung, Reheinnahmen und Staatsschulden in Preußen und den übrigen deutschen Staaten in den Jahren 1825 und 1850

1825

Staaten	Einwohner 1 000	i.v.H.	Einnahmen 1 000 Taler	i.v.H.	Staatsschuld 1 000 Taler	i.v.H.	Staatsschuld pro Kopf d.Bev. Taler	Verhältnis d. Einn. zur Staatsschuld wie 1:
Preußen	12 256,7	47,5	70 097,5	49,2	224 000,0	53,6	18,28	3,20
Übrige deutsche Staaten (ohne Schleswig-Holstein)	13 532,8	52,5	72 604,2	50,8	193 664,5	46,4	14,31	2,67
sämtl. deutsche Staaten (ohne Schleswig-Holstein)	25 789,5	100,0	142 701,7	100,0	417 664,5	100,0	16,20	2,93

1850

Staaten	Einwohner 1 000	i.v.H.	Einnahmen 1 000 Taler	i.v.H.	Staatsschuld 1 000 Taler	i.v.H.	Staatsschuld pro Kopf d. Bev. Taler	Verhältnis d. Einn. zur Staatsschuld wie 1:
Preußen	16 608,0	50,4	91 338,4	48,4	182 601,0	30,7	11,00	2,00
Übrige deutsche Staaten (ohne Schleswig-Holstein	16 376,8	49,6	97 571,7	51,6	413 108,6	69,3	25,23	4,23
sämtl. deutsche Staaten (ohne Schleswig-Holstein)	32 984,8	100,0	188 910,1	100,0	595 709,6	100,0	18,06	3,15

Die Relation von Einnahme und Verschuldung stieg im ganzen gesehen nur geringfügig von 1 : 2,93 auf 1 : 3,15 an. Die durchschnittliche Staatsverschuldung pro Kopf der Bevölkerung in Deutschland stieg von 14,20 Talern auf 18,06 Taler.
Dieses Ergebnis wurde maßgeblich gestaltet durch die Entwicklung der preußischen Staatsverschuldung bis zum Jahre 1850, denn obwohl Preußens Bevölkerung 1850 von der Gesamteinwohnerzahl 50,4 v.H. stellte, nahm die preußische Staatsschuld nur einen Anteil von 30,7 v.H. der gesamten Staatsschulden in Anspruch, während Preußen 1825 einen Bevölkerungsanteil von 47,5 v.H. und einen Schuldenanteil von 53,6 v.H. aufwies.

Das Gewicht, das Preußen in diesem Gesamtbild zufällt, läßt daher die Zunahme der öffentlichen Verschuldung im Durchschnitt geringer erscheinen, als es im einzelnen tatsächlich war. Zu einem unverfälschten Bild der Entwicklung im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts zu gelangen, wird eine Aufteilung vorgenommen: während Preußen von 1825 bis 1850 seine Schuld von 224 Millionen Taler auf 182,6 Millionen Taler reduzierte, gleichzeitig die Relation von Einnahme und Schuld von 1 : 3,20 auf 1 : 2,00 minderte und die Schuldsumme pro Kopf der Bevölkerung von 18,28 Taler auf 11,00 Taler zurückging, stiegen im übrigen Deutschland die Staatsschulden von 193 664 500 Taler auf 413 108 600 Taler - um 113,3 v.H. des Standes von 1825. Pro Kopf der Bevölkerung erhöhte sich die Schuldsumme von 14,31 Taler auf 25,23 Taler. Das Anwachsen der Staatseinnahmen blieb weit hinter der Zunahme der öffentlichen Verschuldung zurück: nur um 34,4 v.H. stiegen die Staatseinnahmen im übrigen Deutschland und verschlechterten damit das Verhältnis von Einnahme und öffentlicher Schuld von 1 : 2,67 auf 1 : 4,23.

Welch bedeutende Rolle der öffentlichen Schuldbegebung für die Finanzierung des deutschen Eisenbahnbaues zukam, wird im Rahmen der Darstellung der öffentlichen Investitionen im Verkehrssektor zu erörtern sein.

C. Die Staatsausgaben in Deutschland von 1780-1850: Volumen und Struktur

I. Die Staatsausgaben in Bayern 1777-1851

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1777-1851 nach Hauptausgabebereichen

Die Entwicklung der Staatsausgaben in Bayern vom Ende des 18.Jahrhunderts bis zur Mitte des 19.Jahrhunderts darzustellen, stößt wegen des dafür zur Verfügung stehenden Zahlenmaterials auf einige Urzulänglichkeiten. H.Schmelzle, Verfasser einer eingehenden Studie des bayrischen Staatshaushalts im 18.Jahrhundert (1), beschränkt sich in seiner Untersuchung auf das bayrische Hauptland und schließt die Oberpfalz und die im Jahre 1777 durch Erbfolge an Bayern fallenden Nebenländer Neuburg und Sulzbach und die kleinen schwäbischen Besitzungen aus der Untersuchung aus. Trotz eingehenden Quellenstudiums ist es ihm nicht möglich, die Gesamtausgaben des Stammlandes Bayern aus den einzelnen Ausgabeämtern (Hofzahlamt, Kriegszahlamt und Schuldenwerk) jahrweise zusammenzustellen. Nach seiner Schätzung ist der Gesamtbedarf des bayrischen Stammlandes in abgerundeter Rechnung für das 18.Jahrhundert mit 3,8 Millionen Gulden anzusetzen, wovon 1,8 Millionen Gulden auf das die Ausgaben des Hofstaates und der Zivilverwaltung bestreitende Hofzahlamt, 1 Million Gulden auf das Kriegszahlamt und 1 Million Gulden auf das Schuldenwerk entfielen (2). Die hier in der Übersicht der Tabelle Nr.12 benutzten Angaben über die Entwick-

1) H.Schmelzle, Der Staatshaushalt des Herzogtums Bayern im 18.Jahrhundert, in: Münchner Volkswirtschaftliche Studien, 41.Stück, Stuttgart 1900.
2) H.Schmelzle, Staatshaushalt, a.a.O., S.249.

Tabelle Nr. 12: Die Staatsausgaben in Bayern nach Hauptausgabebereichen 1777-1851 (1)

Lfd. Nr.	Jahr	Fläche 1000 km^2	Bewohner 1000	Ausgaben netto 1000 fl	Hofetat 1000 fl	Hofetat i.v.H. d.N.A.	Militäretat 1000 fl	Militäretat i.v.H. d.N.A.	Schuldenetat 1000 fl	Schuldenetat i.v.H. d.N.A.	Ziviletat 1000 fl	Ziviletat i.v.H. d.N.A.
1	1777	41,1	1215,0	4838,1	797,5	16,5	1654,5	24,1	1312,0	27,1	1564,1	32,3
2	1792	43,7	1321,0	5644,8	1124,3	19,9	1261,8	22,4	1173,0	20,8	2085,7	36,9
3	1798	43,7	1337,0	8813,2	1057,1	12,0	2836,7	32,2	1787,2	20,3	3132,2	35,5
4	1799	43,7	1339,7	9493,5	1405,1	14,8	2940,2	31,0	2008,7	21,1	3139,5	33,1
5	1800	43,7	1344,7	8061,9	1408,5	17,5	2074,7	25,7	1623,3	20,1	2955,4	36,7
6	1819/25	76,4	3745,4	31017,6	2745,0	8,8	8248,2	26,6	7367,0	23,8	12657,4	40,8
7	1825/31	76,4	3969,8	28366,6	3005,0	10,6	7290,0	25,7	8355,0	29,4	9716,6	34,3
8	1831/37	76,6	4162,0	27224,5	3000,0	11,0	6256,0	23,0	8100,7	29,8	9867,8	36,2
9	1837/43	76,4	4315,5	29983,8	3188,0	10,6	6795,0	22,7	8746,3	29,2	11254,5	37,5
10	1843/49	76,4	4440,3	31054,1	3205,0	10,3	7322,5	23,6	8746,3	28,2	11780,3	37,9
11	1849/51	76,4	4520,8	33676,0	2953,4	8,8	8542,0	25,4	9966,0	29,6	12214,6	36,2

Gewinnungs- u. Erhebungs-kosten		Ausgaben	Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung					
	i.v.H.	brutto		fl				
1000 fl	d.B.A.	1000 fl	brutto	netto	Hof	Milit.	Schuld	Zivil
				3,98	0,65	0,96	1,08	1,29
				4,27	0,85	0,95	0,89	1,58
				6,59	0,79	2,12	1,34	2,34
				7,08	1,05	2,19	1,50	2,34
				6,00	1,05	1,54	1,21	2,20
14596,5	32,0	45614,1	12,79	8,70	0,77	2,31	2,07	3,55
13440,1	32,2	41806,7	11,17	7,58	0,80	1,95	2,23	2,60
12811,5	32,0	40036,0	9,57	6,51	0,72	1,49	1,94	2,36
13707,0	30,7	43690,8	10,12	6,95	0,74	1,57	2,03	2,61
14613,7	32,0	45667,8	10,29	6,99	0,72	1,65	1,97	2,65
15210,0	31,1	48886,0	10,81	7,45	0,65	1,89	2,21	2,70

1) Die Gebietsgröße für das Jahr 1777 nach:L.Westenrieder,Erdbeschreibung der bairisch-pfalzischen Staaten,München 1784,S.391;die Gebietsgröße der Jahre 1792-1800 nach:J.Hazzi,Statistische Aufschlüsse über das Herzogthum Baiern,1.Bd.,Nürnberg 1801,S.379;die der Jahre 1819-1851 nach G.von Viehbahn,Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands,1.Teil,Berlin 1858,S.32o.
Die Bevölkerung des Jahres 1777 nach L.Westenrieder,a.a.O.,S.391;die der Jahre 1792-1851 nach: G.von Viehbahn,a.a.O.,S.320f und:Bayern im Lichte seiner Statistik,Beitrage zur Statistik Bayerns, H.122,München 1933,S.51.
Die Staatsausgaben der Jahre 1777-1800 nach:F.von Krenner,Bairischer Finanzzustand in den Jahren 1777,1792,1798,1799 und 1800,München 1803,S.50ff und 102ff;vgl.Angaben für das Jahr 1777 in: Neueste Staatskunde von Deutschland,1.Abt.,2. Stück,Frankfurt und Leipzig 1784,S.14ff und Angaben für das Jahr 1800 in:Zustand der Staatseinkünfte und Staatsausgaben in Baiern,Neuburg,Sulzbach und der Oberpfalz,1.T.,1.Stück,o.O.1801,S. 26ff.
Gebietsgröße,Bevölkerung und Staatsausgaben beziehen sich in der Zeit von 1777-1800 auf die bayrischen Stammlande,die Oberpfalz,Neuburg und Sulzbach.Die "Konkurrenzen vom Rhein":Rheinpfalz, Jülich und Berg können ihrer eigenständigen Finanzverwaltung entsprechend nicht einbezogen werden.Die neben den Ausgaben der Generalstaatskasse bestehenden landschaftlichen Etats können, da sie sich nicht einwandfrei auf die Hauptausgabenbereiche aufteilen lassen,in der Aufstellung nicht berücksichtigt werden,sondern für die einzelnen Jahre hier nur als Gesamtausgabe angegeben werden:1777 122 500 Gulden(ohne Neuburg und Sulzbach),1792 303 200 Gulden,1798 328 400 Gulden,1799 333 900 Gulden,1800 258 900 Gulden. Werden diese Ausgaben der Summe der Generalstaatskasse zugeschlagen und die Gesamtausgaben pro Kopf der Bevölkerung in den einzelnen Jahren berechnet,zeigt sich nur eine geringfügige Erhöhung gegenüber den in der Übersicht angegebenen Ziffern: Im einzelnen entfielen auf den Kopf der Bevölkerung in den Jahren 1777 4,08 Gulden,1792 4,50 Gulden,1798 6,84 Gulden,1799 7,34 Gulden und 6,19 Gulden im Jahre 1800.
Die Staatsausgaben der Jahre 1819-1851:Gesetzblatt für das Königreich Bayern,München 1819, S.237ff;1825,S.155ff;1831,S.187ff;1837,S.177ff; 1843,S.137ff;1849,S.491ff.Um die Budgets ihrem Inhalt nach vergleichbar zu machen,wurden aus dem Etat der Finanzperiode 1825/31 die Nachlasse an Staatsgefällen und der Hauptreservefonds,aus dem Etat von 1843/49 die hier als außerordentlicher

Aufwand zu betrachtende Ausgabe von 1,2 Millionen Gulden zum Eisenbahnbau und der Reservefonds ausgeschieden. Hingegen sind die für die Zeit von 1831-1849 vorübergehend den Kreisfonds zugewiesenen Ausgaben in die Aufstellung einbezogen worden. Die Summe der Erhebungs-und Gewinnungskosten wurde für die Periode 1825/31, 1837/43 und 1849/51 von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.72ff entnommen, für die übrigen Perioden in Anlehung an die Berechnung von Redens ein Anteil von 32 v.H. der Gewinnungs-und Erhebungskosten an den Bruttoausgaben angesetzt.

lung der Staatsausgaben von 1777-1800 beruhen auf Ausgaberechnungen der seit 1762 bestehenden Generalkasse, die alle Ausgaben des Hofes, des Schuldenwerkes, der Militär- und Zivilverwaltung wiedergibt, sowohl für das Stammland wie für die Oberpfalz und ab 1792 auch für die angefallenen Lande Neuburg und Sulzbach (1).
Alle in den Generalkassenübersichten ausgewiesenen Ausgaben sind Nettogrößen. Die allgemeinen Lasten und Verwaltungskosten wurden von den einzelnen Rentämtern bestritten, die nur ihre monatlichen Überschüsse an die Generalkasse weitergaben (2). Außer diesen Gewinnungskosten müssen unberücksichtigt bleiben die in Form von Naturalleistungen erbrachten Beiträge (und Ausgaben), die vor allem für das Militär bestimmt waren.
Unter Berücksichtigung dieser Mängel muß die Entwicklung der öffentlichen Ausgaben Bayerns in den letzten Jahrzehnten des 18.Jahrhunderts gesehen werden: Die zentralen Staatsausgaben stiegen von 4 838 100 Gulden im Jahre 1777 auf 9 493 500 Gulden im Jahre 1799, pro Kopf der Bevölkerung von 3,98 Gulden auf 7,08 Gulden. Dieser bedeutende Ausgabenzuwahhs war in den Kriegsjahren 1798/99 (Koalitionskriege gegen Frankreich) im wesentlichen durch die Erhöhung des Militäraufwandes bedingt, der in den Friedensjahren 1777 und 1792 einen Anteil von 24, 1 v.H. bzw. 22,4 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch genommen hatte, in den Kriegsjahren dagegen 32,2 v.H. bzw. 31,0 v.H.. Aber auch Hof-, Schulden- und Zivietat waren an der Ausgabenmehrung beteiligt. Wenn auch die Anteile der Hofausgaben (um 16 v.H.) und der Zivilausgaben (um 35 v.H.) relativ konstant blieben, und der Anteil des Schuldenetats sogar von 27,1 v.H. im Jahre 1777 auf etwa 21 v.H., in den folgenden Jahren zurückging, so zeigt doch die Ausgabenentwicklung pro Kopf der

1) F.von Krenner, Bairischer Finanzzustand in den Jahren 1777,1792,1798,1799 und 1800,München 1803.
2) F.von Krenner,Finanzzustand, a.a.O., S.2.

Bevölkerung die deutliche Zunahme an: Die Hofausgaben stiegen von 1777-1799 von 0,65 Gulden auf 1,05 Gulden, die Verwendungen auf den Schuldendienst von 1,08 Gulden auf 1,50 Gulden und die Zivilausgaben von 1,29 Gulden auf 2,34 Gulden. Das Jahr 1800 zeigte eine bedeutende Einschränkung der Ausgaben des Militär- und Schuldenetats und eine geringfügigere der Zivilausgaben; pro Kopf der Bevölkerung sanken die Militärausgaben auf 1,54 Gulden,die des Schuldendienstes auf 1,21 Gulden.Die Gesamtausgabe verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Millionen Gulden.Die Beschränkunkung der Militärausgaben war die Folge der vorläufig beendeten Kriegshandlungen;Zivil- und Schuldendienstetat mußten verringert werden, um die Kriegsentschädigung von 1 682 300 Gulden an Frankreich leisten zu können(1).

Der Verlauf der Ausgabengestaltung nach der Neuordnung des bayrischen Staatswesens bis zur Mitte des 19.Jahrhunderts ist den auf eine sechsjährige Finanzperiode abgestellten Budgets zu entnehmen; lediglich die VI.Periode war nur für die Jahre 1849/51 bestimmt "in Rücksicht der gegenwärtigen außergewöhnlichen Verhältnisse und momentan gesteigerten Anforderungen an die Staatskasse"(2). Diese durch die Staatsverfassungsurkunde vom 26. Mai 1818(3) vollzugsverbindlich erklarten Budgets beziehen sich auf ein Rechnungsjahr der jeweiligen Finanzperiode,am 1.Oktober beginnend und endend am 30.September;sie trennen ordentliche und außerordentliche Ausgaben,geben aber nicht die allgemeinen Erhebungs- und Gewinnungskosten wieder, sondern nur die Nettoausgaben.

---

1) Vgl.F.von Krenner,Finanzzustand,a.a.O.,S.150f.
2) Gsbl.,1849,S.491.
3) Gsbl.,1818,S.101.

Eine für die Beurteilung der Entwicklung der Staatsausgaben während der konstitutionellen Periode sehr bedeutsame Veränderung stellt die verschiedentlich modifizierte Ordnung des Verhältnisses zwischen den Kreis- und Zentrallasten dar. Im Anschluß an das Gesetz über die Einführung der Landräte vom 15.August 1827 wurde mit der III.Finanzperiode ein Teil der zentralen Staatslasten auf die Regierungsbezirke als Kreislasten übertragen(1). Der zur Bestreitung der Kreislasten eingerichtete Kreisfonds wurde gespeist von auf besonderen Rechtstiteln beruhenden Zuwendungen von Stiftungen und Gemeinden,Zuschüssen der Staatskasse und jährlich festgelegten Kreisumlagen.Aber erst durch das Gesetz vom 17.November 1837(2),"die Ausscheidung der Kreislasten von den Staatslasten und die Bildung der Kreisfonds betreffend",wurde mit dem Beginn der IV.Finanzperiode 1837/43 die eigentliche Trennung von Kreisfonds und Staatskasse vollzogen, indem der Aufwand für die Land-,Kreis-,Bezirks-, Stadt-,Handels- und Wechselgerichte,die Landkommissariate,das Schulwesen,die Armen- und Irrenanstalten und die Bauverwaltung(außer für Neu- und Wasserbauten) auf die Kreisfonds übertragen wurde. Zu Beginn der VI.Finanzperiode 1849/51 wurde diese Regelung der Aufgabenverteilung durch das Gesetz vom 23.Mai 1846(3) wieder neu gefaßt:Alle öffentlichen Lasten,die bis zur III.Finanzperiode als allgemeine Staatslasten behandelt worden waren, wurden wieder dem Zentralfonds zugewiesen,mit Ausnahme der in Artikel I dieses Gesetzes ausdrücklich zu Kreislasten erklärten Aufgaben:Verwaltung der Kreisfonds,Aufwendungen für den Landrat,die Kreis-, Landwirtschafts- und Gewerbeschulen sowie für die örtlichen Krankenhäuser und die Armen- und Irrenanstalten.

1) Gsbl.,1831,S.139;§ 19 des Finanzgesetzes für die III.Finanzperiode.
2) Gsbl.,1837,S.165ff.
3) Gsbl.,1846,S.46ff.

Durch diese Neufassung der Aufgabenverteilung waren die Kreislasten bedeutend gemindert und der Staatskasse bis auf die genannten Ausnahmen die von 1819-1831 bereits wahrgenommenen Aufgabenbereiche zurückgegeben worden. In der Zeit von 1831-1849 waren die durch die größere Aufgabenlast gestiegenen Ausgaben vornehmlich durch Zuschüsse der Staatskasse finanziert worden. So stand in der V. Finanzperiode, 1843/49, als die Trennung der Aufgabenteilung nicht nur formell, sondern auch materiell durchgeführt wurde, den Kreisausgaben von 4 642 669 Gulden ein Staatskassenzuschuß von 3 920 845 Gulden gegenüber (1).Um die Budgets der verschiedenen Finanzperioden untereinander vergleichbar und ihrem materiellen Gehalt nach identisch zu machen, sind in der Übersicht für die Zeit von 1831-1849 die vordem und nachher der zentralen Staatskasse obliegenden Ausgaben mit in die Budgets dieser Jahre aufgenommen worden.
Die Entwicklung der Staatsausgaben in Bayern von Beginn der konstitutionellen Periode bis zur Jahrhundertmitte ist, wie die zweite Hälfte der Übersicht (Tabelle Nr.12) zeigt, im ganzen hinter der Bevölkerungszunahme zurückgeblieben: Während der Bevölkerungszuwachs von 1819-1849 20,7 v.H. des Standes von 1819 beträgt, haben sich die ordentlichen Nettoausgaben lediglich um 8,6 v.H. erhöht. Die ordentlichen Ausgaben der II.,III. und IV. Finanzperiode lagen sogar unter der Summe des ersten Finanzabschnittes, erst die Ausgaben der IV.Finanzperiode überstiegen geringfügig die der ersten.So sind de entsprechend die ordentlichen Staatsausgaben pro Kopf der Bevölkerung von 8,70 Gulden im Jahre 1819 auf 7,58 Gulden im Jahre 1825, auf 6,51 Gulden im Jahre 1831 gesunken,1837 und 1843 dann wieder ein wenig gestiegen,auf 6,95 bzw.

1) Gsbl., a.a.O., 1843, S.137ff.Im Finanzgesetz vom 28.Dezember 1831 war eine Überweisung von 2 636 869 Gulden an den Kreisfonds vorgesehen, denen eine Ausgabe von 3 602 260 Gulden gegenüberstand.Gsbl.,1831,S.121ff,187ff.

6,99 Gulden, aber selbst im Jahre 1849 erreichte die Quote pro Kopf der Bevölkerung mit 7,45 Gulden nicht die des Jahres 1819 (1). Die Berechnung der Bruttoausgaben kann das Erscheinungsbild nicht modifizieren, da der Anteil der Gewinnungs- und Erhebungskosten an den Bruttoausgaben bis auf die letzte Finanzperiode nahezu gleichmäßig 32 v.H. betrug: So entspricht der Rückgang der Bruttoausgaben von 12,79 Gulden im Jahre 1819 auf die geringste Ausgabenquote dieses Abschnittes im Jahre 1831 von 9,57 Gulden und der Anstieg auf 10,81 Gulden bis 1849 der Entwicklung der Nettoausgaben.

Da das Budget der I.Finanzperiode eine gewisse Sonderstellung einnahm, hinsichtlich des Zivil- und Militäretats noch mit außerordentlichen Pensionsleistungen belastet war (2), kann gesagt werden,daß sich die Zusammensetzung der ordentlichen Staatsausgaben in Bayern nach der groben Einteilung in Hof- Zivil- Militär- und Schuldendienstausgaben nicht wesentlich verändert hat. Die Ausgaben des Hofetats schwankten zwischen 1825 und 1851 nur geringfügig, lagen bei 3,0-3,2 Millionen Gulden; ihr Anteil an den Gesamtausgaben sank erst in der letzten, hier angezeigten Finanzperiode mit 8,8 v. H. unter den Durchschnitt der vorhergehenden vier Finanzperioden von 10,6 v.H..
Die Ausgaben für das Militärwesen lagen in der III. und IV. Finanzperiode noch unter dem Aufwand der Jahre 1825/31, erst 1843/49 wurde wieder die Summe der Jahre 1825/31 erreicht. Die VI.Finanzperiode 1849/51, ließ zur Begegnung der revolutionären Strömungen durch eine erhöhte militärische Bereitschaft den Militäretat um 1,2 Millionen Gulden anschwellen; der Anteil an den Gesamtausgaben

1) Zu beachten ist,daß der Umfang des Budgets der I.Finanzperiode noch durch außerordentliche Belastungen der Vergangenheit geprägt war und die sechsjährige Finanzperiode mit einem Defizit von 6,4 Million Gulden abschloß.Dazu im einzelnen: J.Rudhart, Bayern,a.a.O.,3.Bd.,S.24ff.
2) Dazu J.Rudhart,Bayern,a.a.O., 3.Bd.,S.24ff.

aber lag mit 25,4 v.H. noch unter dem der Jahre 1825/31 von 25,7 v.H., während die dazwischen liegenden Militäretats im Durchschnitt 23,1 v.H. in Anspruch nahmen.
Die Ausgaben des Ziviletats stiegen von 1825-1851 durchgehend, geringfügig zwar von der II. zur III. Finanzperiode, von 9 716 000 Gulden auf 9 867 800 Gulden, stärker dann zur IV. Periode, auf 11 254 500 Gulden und erreichten in der VI. schließlich 12 214 600 Gulden; ihr Anteil an den Gesamtausgaben stieg von der II. bis zur V. Finanzperiode von 34,3 v.H. auf 37,9 v.H., wurde in den Jahren 1849/51 aber wieder auf 36,2 v.H. zurückgedrängt.
Einen sehr beständigen großen Anteil an den Gesamtausgaben nahmen die Aufwendungen für den Schuldendienst von der II. Finanzperiode ab ein: 29,2 v.H. betrug der durchschnittliche Anteil von 1825-1851. Eine deutliche Zunahme um 1,2 Millionen Gulden gegenüber der vorhergehenden Finanzperiode ist für den Beginn des VI. Finanzabschnittes 1849 zu verzeichnen. Die Grundzüge der Ausgabengestaltung spiegelt auch die Entwicklung der Ausgabequoten pro Kopf der Bevölkerung wider: Die Hofausgaben nahmen im Durchschnitt aller Finanzperioden 0,7 Gulden in Anspruch. Die Verteidigungsausgaben sanken von 2,31 Gulden pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1819 auf 1,49 Gulden im Jahre 1831, stiegen dann bis 1849 wieder auf 1,89 Gulden an, erreichten aber nicht die Höhe der ersten beiden Finanzperioden. Die Zivilausgaben pro Kopf der Bevölkerung wiesen, von der II. Finanzperiode ab betrachtet, nur einen Einbruch im Jahre 1831 auf, wo sie mit 2,36 Gulden unter den Quoten der Jahre 1825 und 1837 von 2,6 Gulden und den in den letzten beiden Finanzabschnitten auf 2,7 Gulden angestiegenen lagen. Danach sind, von diesem Einbruch abgesehen, in den übrigen Jahren die zivilen Ausgaben im Gleichklang mit der Bevölkerungszunahme gewachsen und haben diese am Ende der Vierzigerjahre geringfügig übertroffen.

Nach den Aufwendungen für zivile Zwecke waren die Ausgaben für den Schuldendienst die höchsten. Bis zum Beginn der letzten Finanzperiode schwankten sie geringfügig um 2 Gulden pro Kopf der Bevölkerung, im letzten Finanzabschnitt erhöhten sie sich auf 2,21 Gulden.

2. Das moderne Budget 1819 - 1851 nach funktionellen Kategorien

Die Ordnung und Bewältigung der gesteigerten staatlichen Aufgabenstellung zu Beginn des 19.Jahrhunderts schlug sich in einer Reihe von Verordnungen und Gesetzen nieder:Am 24.März 1802 wurden die Landgerichte als erste Instanz aller Geschäfte der Verwaltung und Rechtspflege ins Leben gerufen(1), am 21.November 1806 die ministerielle Organisation verwirklicht(2),am 1.Mai 1808 die landschaftlichen Korporationen aufgelöst(3),am 18.August des gleichen Jahres die Zentralstaatskasse errichtet(4) und am 20.Oktober 1812 der erste Rechnungshof eingesetzt(5).Die Verfassungsurkunde vom 26.Mai 1818 (6) sicherte die Mitwirkung der Stände bei der Regelung des Staatshaushaltes,und die Verordnung vom 11.Januar 1826 verbesserte Grundlagen und Prinzipien des Finanzrechnungswesens(7).Die Wahrnehmung der Rechtspflege,die Aufgaben des Bildungs- und Gesundheitswesens,des Straßen- und Wasserbaus, die noch im 18.Jahrhundert vornehmlich von den Hofmarken erfüllt worden waren,wurden der nach dem französischen Vorbild eingerichteten Ministerialorganisation unterstellt und in die budgetäre Ordnung einbezogen.

Das Gefüge der Ausgabenverwendung innerhalb der auf diesen neuen Grundlagen angelegten ordentlichen Budgets in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts sichtbar zu machen,sind in der Übersicht der Tabelle Nr.13 die Ausgaben,soweit dies möglich

---

1) Churfürstlich-Pfalzbairisches Regierungs- und Intelligenzblatt,1802,S.236ff.
2) Königlich Bairisches Regierungsblatt,1806,S.425ff
3) Rgbl.,1808,1.Bd.,S.962ff.
4) Rgbl.,1808,2.Bd.,S.1737ff.
5) Rgbl.,1812,S.1786ff.
6) Gsbl.,1818,S.101ff.
7) Gsbl.,1826,S.169ff.

Tabelle Nr. 13: Die Staatsausgaben in Bayern nach funktionellen Kategorien 1819-1851 (1)

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1819/25		1825/31		1831/37	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Kronrente	2 745,0	8,8	3 005,0	10,6	3 000,0	11,0
2	Politische Führung u. zentrale Verwaltung	4 095,9	13,2	3 946,6	13,9	2 598,4	9,5
3	Verteidigung	8 248,2	26,6	7 290,0	25,7	6 256,0	23,0
4	Öffentliche Sicherheit u. Rechtspflege	2 017,7	6,5	1 868,0	6,6	2 644,8	9,7
5	Kultus	1 195,0	3,9	1 251,0	4,4	1 346,6	4,9
6	Bildungswesen	692,0	2,2	755,0	2,7	1 025,6	3,8
7	Sozialwesen	125,7	0,4	118,9	0,4	162,3	0,6
8	Gesundheitswesen	182,0	0,6	152,0	0,5	154,0	0,6
9	Landwirtschaft, Handel, Gewerbe, Industrie	108,2	0,3	66,0	0,2	183,6	0,7
10	Verkehr	1 200,0	3,9	1 272,0	4,5	1 473,5	5,4
11	Schuldendienst	7 367,0	23,8	8 355,0	29,4	8 100,7	29,8
12	Pensionen	1 436,5	4,6	72,0	0,3	170,0	0,6
13	Sonstige Zwecke	1 604,4	5,2	215,1	0,8	109,0	0,4
14	Gesamtausgabe	31 017,6	100,0	28 366,6	100,0	27 224,5	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1837/43		1843/49		1849/51	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Kronrente	3 188,0	10,6	3 205,0	10,3	2 953,4	8,8
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltung	3 256,4	10,9	3 262,1	10,5	2 916,9	8,7
3	Verteidigung	6 795,0	22,7	7 322,5	23,6	8 542,0	25,4
4	Öffentliche Sicherheit u. Rechtspflege	2 913,1	9,7	3 031,5	9,8	3 592,0	10,6
5	Kultus	1 355,2	4,5	1 407,9	4,5	1 542,3	4,6
6	Bildungswesen	1 070,7	3,6	1 105,3	3,6	736,8	2,2
7	Sozialwesen	209,8	0,7	251,5	0,8	197,6	0,6
8	Gesundheitswesen	184,5	0,6	194,1	0,6	206,2	0,6
9	Landwirtschaft,Handel, Gewerbe, Industrie	191,2	0,6	211,5	0,7	266,2	0,8
10	Verkehr	1 688,6	5,6	1 753,0	5,6	1 744,0	5,2
11	Schuldendienst	8 746,3	29,2	8 746,3	28,2	9 966,0	29,6
12	Pensionen	276,0	0,9	448,7	1,4	571,0	1,6
13	Sonstige Zwecke	109,0	0,4	114,7	0,4	441,6	1,3
14	Gesamtausgabe	29 983,8	100,0	31 054,1	100,0	33 676,0	100,0

ist,nicht nach den in den Budgets gegebenen Verwaltungszweigen zusammengestellt,sondern die Ausgaben sind nach ihrem funktionellen Verwendungszweck aus den unter den einzelnen Ministerien und Staatsanstalten begriffenen Ausgabegrößen herausgelöst und unter dem Gesichtspunkt ihres funktionellen Wertes hinsichtlich der einzelnen Staatsaufgaben neu gegliedert und berechnet worden.

1.Kronrente

Die Ausgaben für den königlichen Hof bestanden aus der nach dem Gesetz vom 1.Juli 1834(1) "für alle Zukunft" festgesetzten Zivilliste von 2 350 580 Gulden,dem Unterhalt des Kronprinzen und den Apanagen.Die Aufwendungen für das königliche Haus änderten sich seit dieser Festsetzung nur durch die Summe der zu zahlenden Apanagen und Witwengehälter.Im ganzen waren die Schwankungen der Ausgaben des königlichen Hauses und Hofes nicht sehr beträchtlich;im Durchschnitt des betrachteten Zeitraumes lagen die Ausgaben bei rund 300 000 Gulden;ihr Anteil an den Gesamtausgaben betrug in der I. und VI.Finanzperiode jeweils 8,8v.H.,in den dazwischen liegenden Finanzabschnitten zwischen 10,3v.H. und 11,0v.H..

2.Politische Führung und zentrale Verwaltung

Die unter dieser Kategorie zusammengefaßten Ausgaben bestanden vornehmlich aus dem Etat des Staatsrates,der Ständeversammlung,des Ministeriums des Königlichen Hauses und des Äußeren sowie den allgemeinen Verwaltungsausgaben(2).Die Ausgabesummen für diese Verwendungszwecke lagen in den Jahren

1) Gsbl.,1834,S.6ff.Durch dieses Gesetz erhielt das königliche Haus ferner eine Reihe von Besitzungen zugeschrieben;vgl.Beilage zum Gesetzblatt.
2) Zur Entwicklung der Verwaltungsorganisation vgl. M.von Seydel,Bayrisches Staatsrecht,a.a.O.,1.Bd., S.107ff und 560ff.

Anm.zu S.123:
1) Quellen:vgl.Tabelle Nr.12,S.112.

1819-1831 deutlich über denen der Jahre von 1831-1851;ihr Anteil an den Gesamtausgaben,13,2 v.H. bzw. 13,9 v.H. in den ersten beiden Finanzabschnitten,sank auf 10,5 v.H. bzw.8,5 v.H. in den Jahren 1843/49 und 1849/51.Die Ausgaben für die politische Führung und die zentrale Verwaltung haben danach in den ersten Jahrzehnten der konstitutionellen Periode eher eine Einschränkung denn Ausdehnung erfahren.

3.Verteidigung:

Die Organisation des Kriegsministeriums und die Bestandteile der Heeresformation haben bis zur Mitte des Jahrhunderts mehrfache Änderungen erfahren(1).Grundlegend für die Entwicklung der Militärverfassung waren die im Titel IX,§3 der Verfassungsurkunde genannten Teile der Wehrbereitschaft:das stehende Heer,die Reservebataillone und die Landwehr(2).Bei der Wahrung der eigenen militärischen Bereitschaft zur Sicherung der politischen Stellung und im Hinblick auf die nach der Bundesmatrikel vorgeschriebenen Verpflichtung, ein Truppenkontingent mit einer Friedensstärke von 35 600 Mann (kriegsstärke 65 266 Mann) für das Heer des Deutschen Bundes zu stellen,lagen die dafür ausgewiesenen Mittel der ordentlichen Budgets in den Jahren 1825-1849 beträchtlich unter denen der I.Finanzperiode von 1819/25 und der von 1849/51. Der Anteil der Verteidigungsausgaben an den Gesamtausgaben von 25,4 v.H. in der Periode 1849/51 erreichte aber nicht die Anteilshöhe der Jahre 1819/25 von 26,6 v.H..Hinsichtlich der ordentlichen Militärbudgets kann daher eine Periode deutlicher Beschränkung der Rüstungsausgaben im zweiten Viertel des 19.Jahrhunderts festgestellt werden,die erst

---

1) I.Rudhart,Bayern,a.a.O.,3.Bd.,S.243ff;M.von Seydel,Bayrisches Staatsrecht,a.a.O.,1.Bd., S.166ff und 696ff.

2) Gsbl.,1818,S.102.Jeder Bürger war zur Mitwirkung an der Verteidigung verpflichtet,indem er mit dem Eintritt in das 21.Lebensjahr für die Dauer von 6 Jahren Wehrdienst zu leisten hatte.Bestimmung erfolgte durch Lossystem;die Stellung eines tauglichen Ersatzmannes war zulässig.

durch die Steigerung der militärischen Bereitschaft in den Jahren der revolutionären Bedrängnis abgelöst wurde.

4. Öffentliche Sicherheit und Rechtspflege:

Die Ausgaben zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und zur Durchführung der Rechtspflege sind im Laufe der sechs Finanzperioden von 2 017 000 Gulden auf 3 592 000 Gulden gestiegen - um 78,1 v.H.; ihr Anteil an den Gesamtausgaben hat sich während dieser Zeit von 6,5 v.H. auf 10,6 v.H. erhöht. Diese deutliche Zunahme geht einmal auf eine Ausdehnung der Sicherheitsmaßnahmen zur Erhaltung der öffentlichen Ordnung, zum anderen auf die Umgestaltung der Justizbehörden und die Aufhebung der gutsherrlichen Gerichtsbarkeit durch das Gesetz vom 4. Juni 1848 zurück (1).

5. Kultus:

Die Ausgaben für den Kultus beziehen sich nur auf die von der Staatskasse übernommenen Zuschüsse an die katholische und protestantische Geistlichkeit, der das zu ihrem Unterhalt notwendige Einkommen (die Congrua) staatlicherseits zugesichert war, das größtenteils aus Stiftungsvermögen, Gemeinde- und Kreisfondskassen bestritten wurde (2). Diese Zuschüsse stiegen von 1819/25 bis 1849/51 um etwa ein Viertel ihrer Anfangshöhe, ihr Anteil an den Gesamtausgaben stieg von 3,9 v.H. auf 4,6 v.H.

6. Bildungswesen:

Unter diesen Ausgaben sind die Aufwendungen für Gymnasien, Lehrerseminare, Beiträge und Zuschüsse an die Sonderschulen, Akademien und die Landesuniversität u.ä. begriffen. Der weitaus größere

---

1) Gsbl.,1848, S.97ff; Zur Reform des Justizwesens M.von Seydel, Bayr.Staatsrecht,a.a.O., 1.Bd., S.534ff; Über Sicherheitspolizei; M.von Seydel, Bayr.Staatsrecht, a.a.O., 3.Bd.,S.13ff, S.434ff; vgl.Bekanntmachung vom 25.Februar u. 24.April 1849 Rgbl., 1849, S. 129ff, 433ff.

2) F.W. von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S. 99f.

Teil der für das Bildungswesen erforderlichen Aufwendungen wurde von Gemeinden, Stiftungen und Korporationen bestritten (1). Die zentralen Staatsausgaben für das Bildungswesen sind nur bis zum Jahre 1849 vergleichbar, da mit dem Beginn der VI. Finanzperiode der Aufwand für die Kreis-, Landwirtschafts- und Gewerbeschulen im Zuge der endgültigen Trennung von Kreis- und zentralen Staatslasten nicht mehr im Staatsbudget ausgewiesen wurden. So erklärt sich das starke Absinken der zentralen Bildungsausgaben von der V. auf die VI. Finanzperiode. Von 1819-1849 kann eine knappe Verdoppelung der Aufwendungen für das Bildungswesen festgestellt werden, während sich der Anteil an den Gesamtausgaben von 2,2 v.H. auf 3,6 v.H. erhöhte.

7. Wohltätigkeit:

Die Summe dieser Aufwendungen, die hauptsächlich der Unterstützung bedürftiger Personen in Anstalten der Armen- und Krankenpflege dienten (2), war durchweg sehr geringfügig: Bis 1843/49 war sie zwar auf das Doppelte der Ausgabenhöhe der Jahre 1819/25 angestiegen, gemessen an den Gesamtausgaben betrug ihr Anteil aber nur 0,4 v.H. bzw. 0,8 v.H.. Mit der Finanzreform zu Beginn der VI. Finanzperiode wurde dann ein Teil dieser Aufgaben ebenfalls den Kreisfonds zugewiesen, und demzufolge ging der Anteil an den Gesamtausgaben auf 0,6 v.H. im Finanzabschnitt 1849/51 zurück.

8. Gesundheitswesen:

Die Ausgaben für das Medizinalwesen nahmen im Durchschnitt aller Finanzperioden nur 0,6 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch; die Zunahme der Ausgabensumme war unbedeutend (von 182 000 Gulden in den Jahren 1819/25 auf 206 000 Gulden in den Jahren 1849/51). Hauptgewichte dieser Ausgabenrichtung

---

1) Vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S. 94ff; M. von Seydel, Bayr.Staatsrecht, a.a.O., 3.Bd., S. 621ff.
2) Vgl. M. von Seydel, Bayr.Staatsrecht, a.a.O., 3.Bd. S. 97.

waren die Besoldung der Stadt-, Landgerichts- und Kantonsärzte, sanitätspolizeiliche Maßnahmen (z.B. Pockenimpfung) und Zuschüsse an Heilbäder (1).

9. Landwirtschaft, Handel, Gewerbe, Industrie:

Die Ausgaben zur Förderung von Landwirtschaft, Industrie und Handel waren in den ersten sechs Finanzperioden noch einheitlich zusammengefaßt; lediglich mit der Einrichtung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten am 11. November 1848 (2) war mit der Übertragung der Bau-, Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltung an dieses Sonderministerium der für die wirtschaftspolitische Situation äußerst bedeutsamen Fragen- und Aufgabenstellung zur Mitte des 19. Jahrhunderts Rechnung getragen worden. Eine einwandfreie Trennung der Ausgaben auf die einzelnen wirtschaftlichen Zweige ist bis zum Ende der V. Finanzperiode nicht möglich, da die Finanzansätze nur die Gesamtzuwendungen für landwirtschaftliche und industrielle Zwecke enthalten. Die Zuwendungen erstreckten sich in erster Linie auf die Förderung der Pferdezucht, auf die Unterstützung von polytechnischen und landwirtschaftlichen Vereinen und Schulen, auf Industrieprämien, Mustermaschinen und Industrieausstellungen. Die Ausgaben dienten der qualitativen Verbesserung: bei der Landwirtschaft zur Hebung der Pferdezucht, der Bodenkultur und des landwirtschaftlichen Ausbildungswesens; bei der Industrie zur Verbesserung des technischen Unterrichts und der technischen Qualität der Produkte durch die Aussetzung von Prämien und die Anordnung von

---

1) Vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S. 100f; M.von Seydel,Bayr.Staatsrecht,a.a.O., 3.Bd., S. 69ff.

2) Rgbl., 1848, S. 1105; vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., S. 92f, 103ff; M. von Seydel, Bayr. Staatsrecht, a.a.O., 1. Bd., S. 52f.

Industrieausstellungen (1). Die in den ordentlichen Budgets ausgewiesenen Beträge für die "Wirtschaft" - soweit dieser Begriff hier anzuwenden ist - waren zwar von 108 000 Gulden in den Jahren 1819/25 auf 266 200 Gulden in den Jahren 1849/51 gestiegen - somit auf das Zweieinhalbfache. - Aber gemessen an den Gesamtausgaben - der Anteil hatte sich von 0,3 v.H. auf 0,8 v.H. erhöht - sind diese Summen nur als mäßig zu erachten.

10. Verkehr:

Bedeutender - nach absoluter Höhe und Anteil an den Gesamtausgaben - stellen sich die Aufwendungen für das Verkehrswesen dar: Straßen-, Brücken- und Flußbauten (Die Ausgaben für den Eisenbahnbau, die in der V. Finanzperiode 1843/49 jährlich zu 1 200 000 Gulden ausgewiesen sind, da die übrigen Budgets diese Zuweisungen für den Eisenbahnbau nicht enthalten, sind ausgeschieden und als außerordentliche Ausgaben betrachtet worden.). Die frühe Regelung des Landbauwesens (2) und die Einrichtung einer Generaldirektion für den Wasser-, Brücken- und Straßenbau im Jahre 1809 beim Ministerium des Innern (3), lassen die Bedeutung erkennen, die die Regierung dieser Ausgabenseite beimaß (4). Schon 1,2 Millionen Gulden wies der Etat der I. Finanzperiode für das Verkehrswesen aus, und fortlaufend stiegen die ordentlichen Ausgaben, mit einem geringfügigen Rückgang von 1843/49 auf 1849/51, wo sie mit 1 744 000 Gulden nur knapp hinter der voran-

---

1) Die erste bedeutende Unterstützung von Gewerbe und Industrie wurde 1848 durch die Einrichtung eines "Industrie-Unterstützungsfonds" gewährt, der mit 1 Million Gulden aus der 7 Millionen Gulden Anleihe vom 12. Mai 1848 ausgestattet wurde. Der Fonds war hauptsächlich zur erleichterten Kreditgewährung an Unternehmungen bestimmt.
2) Edikt vom 7.September 1809, Rgbl., S.1870ff.
3) Verordnung vom 21.September 1809,Rgbl., 1809, S.1617ff.
4) Vgl.G.Döllinger,Übersicht der das Land-,Straßen- und Wasserbauwesen in Bayern betreffenden Gesetze, Nördlingen 1845; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.106ff; ders., Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S. 788f.

gehenden Summe von 1 753 000 Gulden lagen. Der Anteil an den Gesamtausgaben, schon 3,9 v.H. in den Jahren 1819/25, stieg bis auf 5,6 v.H. in den Jahren 1837/43 und 1843/49 und fiel nur in den Jahren 1849/51 auf 5,2 v.H..

11. Schuldendienst:

Die Ausgaben für den Schuldendienst waren von 1825-1851 der höchste Ausgabeposten innerhalb der ordentlichen Budgets und übertrafen damit sogar die militärischen Aufwendungen. Hauptgewichte dieser Ausgabenkategorie waren in der VI. Finanzperiode die Leistungen der Tilgungskasse (6 246 000 Gulden), der Pensions-Amortisationskasse (2 500 000 Gulden), der Eisenbahnbaukasse (800 000 Gulden) und der Ablösungskasse zur Aufhebung und Ablösung der Grundlasten (420 000 Gulden). Der Anteil an den Gesamtausgaben lag mit Ausnahme der Jahre 1819/25 bei fast 30 v.H..

12. Pensionen:

Die hierunter begriffenen Ausgaben umfassen nur die Pensionszahlungen für die Witwen und Waisen der Staatsdiener; die anderen Pensionszahlungen sind unter den einzelnen Etats der Staatsministerien aufgeführt, können aber, da für die ersten Finanzperioden diese Pensionszahlungen nicht gesondert als Spezialetats angeführt sind, aus diesen nicht ausgeschieden werden. Der Pensionsetat für 1819/25 ist mit den darauffolgenden nicht vergleichbar, weil er noch hohe außerordentliche Pensionszahlungen enthält, die erst zur folgenden Periode von der Pensions-Amortisationskasse übernommen wurden (1). Die Leistungen für die Witwen und Waisen der Staatsdiener sind von 1825-1851 bedeutend gestiegen, von 72 000 Gulden auf 571 000 Gulden; gleichzeitig erhöhte sich ihr Anteil an den Gesamtausgaben von 0,3 v.H. auf 1,6 v.H..

---

1) I. Rudhart, Bayern, a.a.O., 3.Bd., S. 22f.

13. Sonstige Zwecke:

Mit Ausnahme des ersten Budgets, wo noch eine Fülle verschiedenartiger Ausgaben Eingang in den ordentlichen Staatshaushalt gefunden hatte, sind unter den sonstigen Ausgaben vor allem die Zuschüsse der Staatskasse an die Gemeinden als Beiträge zu den Kosten der Polizeiverwaltung, als Beleuchtungs-, Sicherheits- und Verschönerungsbeihilfen zu verstehen. Im Etat der Jahre 1849/51 ist noch der Zuschuß von 345 500 Gulden an den Kreisfond inbegriffen.

Ausgabeschwerpunkte der außerordentlichen Etats, die während der letzten beiden hier angezeigten Finanzperioden außergewöhnlich hoch erscheinen, waren Aufwendungen für das Militär, den Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbau und den Reservefonds. Während für die ersten beiden Finanzperioden der außerordentliche Etat noch keine Rolle spielte, waren im Finanzgesetz für die III.Finanzperiode schon Aufwendungen einmaliger Art von insgesamt 6 Millionen Gulden vorgesehen, davon 3,6 Millionen Gulden für die Anlegung des Steuerkatasters, und 1,5 Millionen Gulden für das Militär; der Rest verteilte sich auf Aufgaben des Kultus, auf Unterstützung des Kreditvereins für Landwirte und die Errichtung von Staatsgebäuden (1).Für die IV.Finanzperiode war ein jährlicher außerordentlicher Ausweis von 500 000 Gulden vorgesehen und einmalige Aufwendungen von rund 2 800 000 Gulden, wovon 674 000 Gulden auf die Pinakothek, 550 000 Gulden auf Wasserbauten und 500 000 Gulden auf die Verbesserung der Landstraßen entfielen; der Rest verteilte sich auf unterschiedliche Zwecke: Universität, Bibliothek, Heilbäder und Gefängnisse (2). Der Nachtrag für ein Jahr der V.Finanzperiode sah insgesamt 5 660 779 Gulden vor, wovon 4 220 000 Gulden für das Militär, 1 Million Gulden für den Eisenbahnbau und 450 779 Gulden für Straßen- und

1) Gsbl.,1831,S.129ff.
2) Gsbl.,1837,S.157ff.

Wasserbauten bestimmt waren (1). Hinzugerechnet müssen noch werden die in der Aufstellung der ordentlichen Staatsausgaben für diese Finanzperiode ausgeschlossenen Aufwendungen für den Eisenbahnbau von jährlich 1,2 Millionen Gulden und der Betrag von 500 000 Gulden für den Reichsreservefonds. Die Ausgaben des außerordentlichen Budgets der Jahre 1849/51 sahen Gesamtaufwendungen von 4 975 114 Gulden vor. Ausgabenschwerpunkte waren 1 250 000 Gulden für das Militär, 975 758 Gulden für den Straßenbau, 800 000 Gulden für den Reichsreservefonds, 550 000 Gulden für das Steuerkataster und 300 000 Gulden für das Betriebskapital der Ablösungskasse (2).

Die Entwicklung der Staatsausgaben in Bayern von Beginn der konstitutionellen Budgetperioden bis zur Jahrhundertmitte ist gekennzeichnet durch ein Vordringen der Ausgaben für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege, für den Kultus, das Bildungswesen, für die Förderung von Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie - wenngleich diese Ausgaben gemessen an den Gesamtausgaben sehr gering sind -, für das Verkehrswesen und den Schuldendienst. Verhältnismäßig unverändert blieben die Aufwendungen für die Hofhaltung; eingeschränkt wurden während der Jahre 1825-1849 die ordentlichen Militärausgaben; rückläufig waren die Ausgaben für die politische Führung und zentrale Verwaltung. An der Spitze der Ausgabenskala standen zur Mitte des Jahrhunderts die Aufwendungen für den Schuldendienst, das Militärwesen und die Rechtspflege und die öffentliche Sicherheit; dann folgten die Ausgaben für den Hofstaat, die politische Führung und zentrale Verwaltung, das Verkehrswesen, den Kultus, das Bildungswesen, die Pensionen der Witwen und Waisen der Staatsdiener, die Förderung der Wirtschaft und schließlich die Ausgaben für das Sozial- und Gesundheitswesen.

---

1) Gsbl., 1843, S. 146ff.
2) Gsbl., 1849, S. 495f; vgl. F. W. Von Reden, Finanzstatistik,

II. Die Staatsausgaben in Baden 1770-1850

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1770-1850 nach Hauptausgabebereichen

Bis zum Wirksamwerden der Verfassung vom 22.August 1818 (1), die die budgetäre Ordnung für den Staatshaushalt des Großherzogtums vorschrieb, kann die Entwicklung der Staatsausgaben in Baden nur an der von Zeit zu Zeit vorgenommenen Aufstellungen der Generallandeskasse verfolgt werden. Diese liefern aber nur unvollständige Angaben über die Höhe der Erhebungs- und Gewinnungskosten und den Umfang des gesamten Staatsaufwandes, da die untergeordneten Partikularkassen der einzelnen Landesteile einen Teil der Landesaufgaben selbst bestritten und nur ihre Überschüsse an die Hauptkasse weiterleiteten, die ihrerseits aber nicht nur auf die Renteiüberschüsse der vorgelagerten Kassen angewiesen war, sondern auch über ihr unmittelbar zufließende Einnahmen verfügen konnte. (2) Erst im Zuge der Neuordnung des Abgaben- und Schuldenwesens und der damit verbundenen finanzwirtschaftlichen Integration der neuerworbenen Landesteile begann allmählich die Verlagerung des Finanzgewichts von den Partikularkassen zur Generallandeskasse hin. Das erste verfassungsmäßig bestimmte ordentliche Budget vom Jahre 1820 (3) überwand schließlich den"Generalkassenrechnungsstil" der vorkonstitutionellen Zeit, stellte die gesamten Roheinnahmen den Ausgaben gegenüber, wies Erhebungs- und Gewinnungskosten aus, war gegliedert nach dem Ministerialprinzip und angelegt nach dem Leitgedanken der fiskalischen Kasseneinheit, der Öffentlichkeit und Bestimmtheit des Finanzplanes.

---

1) Bad.Rgbl., a.a.O., 1818, S.101ff.
2) A.Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O., S.711ff.
3) Bad.Rgbl., a.a.O., 1820, S.112ff.

Mit Ausnahme des Budgets von 1822/24, das nicht veröffentlicht wurde, liegen alle Budgets für die folgenden Jahre, publiziert im Großherzoglichen Badischen Regierungsblatt, vor.
Die Tabelle Nr.14 zeigt die Entwicklung der öffentlichen Ausgaben in Baden während des Zeitraumes v 1770-1850, gegliedert nach den Hauptverwendungsrichtungen, und das Verhältnis der Ausgabenentwicklung zur Bevölkerungszunahme. Ausschlaggebend für die Betrachtung sind Nettoausgaben, da die Zahlenangaben der Generalkassenrechnungen für die Zeit bis 1816/17 nur unzureichende Angaben über die Gewinnungs- und Erhebungskosten enthalten, und selbst die Etats bis 1830 etwa die Erhebungs- und Gewinnungskosten noch nicht in vollem Umfange wiedergeben können, weil im ersten Jahrzehnt der konstitutionellen Budgetperioden vor allem dieser Zweig der Rechnungslegung erst in fortschreitender Verfeinerung und Vervollständigung begriffen war(1).
Die Entwicklung der Staatsausgaben muß unter Berücksichtigung der Art der Aufstellung der Generallandesrechnungen bzw. der Etatpläne gesehen werden: Bis zu den Anfängen der grundlegenden finanzwirtschaftlichen Reformtätigkeit im Jahre 1808 beziehen sich die Angaben auf Zusammenstellungen der Hauptkasse der Landschreiberei Karlsruhe, die Ausgaben der Jahre 1808, 1810/11, 1813/14 und 1816/17 auf einmalig aufgestellte Einnahmen- und Ausgaberechnungen des Finanzministeriums, ab 1820 auf die durch Finanzgesetze vollzugsverbindlich gewordenen Etats. Die Ausgabenzusammenstellung der Jahre 1810-1816 kennzeichnet den Übergang von der in Haupt- und Nebenkassen gespaltenen Haushaltsführung des 18.Jahrhunderts zur vorrangig zentral geleiteten, einheitlicher Rechnungsführung unterliegender und von modernen Budgetprinzipien getragenen fiskalischer Ausgabegestaltung des 19.Jahrhunderts.

1) A.Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O., S.730f.

Lfd. Nr.	Jahr	Fläche 1000 km²	Bewohner 1000	Ausgaben netto 1000 fl	Hofetat 1000 fl	Hofetat i.v.H. d.N.A.	Militäretat 1000 fl	Militäretat i.v.H. d.N.A.	Schuldenetat 1000 fl	Schuldenetat i.v.H. d.N.A.	Ziviletat 1000 fl	Ziviletat i.v.H. d.N.A.
1	1770	1,6	98,4	380,1	241,0	63,4	47,3	12,5			91,8	24,1
2	1789/98	3,6	211,6	762,6	378,2	49,7	157,8	20,7			226,6	29,6
3	1808	13,7	924,3	3472,8	825,4	23,8	804,2	23,2	460,6	15,8	1382,6	37,2
4	1810/11	15,0	974,8	5567,2	1317,9	23,7	1206,6	21,7			3042,7	54,6
5	1813/14	15,0	1002,0	5663,6	929,2	16,4	1210,0	21,4	1315,2	23,2	2209,2	39,0
6	1816/17	15,3	1005,9	5983,8	1050,2	17,6	1793,7	30,0	1300,0	21,7	1839,9	30,7
7	1820	15,3	1051,4	7356,7	1181,0	16,2	1613,0	21,9	1025,5	13,9	3527,3	48,0
8	1825	15,3	1133,0	7207,9	1108,4	15,4	1600,0	22,2	1043,0	14,5	3456,5	47,9
9	1830	15,3	1200,5	7450,8	1151,4	15,5	1668,5	22,4	1148,4	15,4	3482,5	46,7
10	1835	15,3	1241,7	7920,0	857,0	10,8	1483,8	18,7	1146,0	14,5	4433,2	56,0
11	1840	15,3	1296,5	8190,1	857,0	10,5	1538,7	18,8	1105,6	13,5	4688,8	57,2
12	1845	15,3	1356,5	9022,1	877,0	9,7	1923,4	21,3	1094,1	12,1	5127,6	56,9
13	1850	15,3	1360,8	9564,8	897,8	9,4	2141,8	22,4	1174,4	12,3	5350,8	55,9

Gewinnungs- u.Erhebungs- kosten 1000 fl	i.v.H. d.B.A.	Ausgab. brutto 1000 fl	Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung fl brutto	netto	Hof	Milit.	Schuld	Zivil
				3,86	2,45	0,48		0,93
				3,60	1,79	0,74		1,07
				3,76	0,89	0,87	0,50	1,50
				5,71	1,35	1,24		3,12
				5,65	0,93	1,21	1,31	2,20
				5,95	1,05	1,78	1,29	1,83
1924,0	20,7	9280,7	8,83	7,00	1,12	1,54	0,98	3,38
2117,4	22,7	9325,3	8,23	6,36	0,98	1,41	0,92	3,05
2301,7	23,6	9752,5	8,13	6,21	0,96	1,39	0,96	2,90
4244,8	34,9	12164,8	9,80	6,38	0,69	1,20	0,92	3,57
5709,0	41,4	13899,1	10,73	6,32	0,66	1,19	0,85	3,62
5380,4	37,4	14402,5	10,62	6,65	0,65	1,42	0,80	3,78
4861,2	33,7	14426,0	10,60	7,02	0,66	1,57	0,86	3,93

1) Gebietsgröße und Bevölkerung der Jahre 1770-1817 nach:A.J.V.Heunisch,Baden,a.a.O.,S.23,31f, 67;die der Jahre 1820-1850 nach:Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen des Großherzogthums Baden,a.a.O,S.1und 9;vgl.Angaben bei G.von Viehbahn,a.a.O.,1.T.,S.342ff.
Staatsausgaben für 1770 und den Durchschnitt der Jahre 1789/98:C.W.von Drais,Geschichte der Regierung und Bildung von Baden unter Carl Friedrich vor der Revolution,1.Bd.,Carlsruhe 1816,S. 286ff und Beilage IV,S.25ff,2.Bd.,Carlsruhe 1819, S.325ff und Beilage X,S.45ff;ders.,Gemälde aus dem Leben Carl Friedrichs,des ersten Großherzogs von Baden,Mannheim 1829,S.110ff;A.J.V.Heunisch, Baden,a.a.O.,S.26 und 40f;für das Jahr 1808: A.J.V.Heunisch,Baden,a.a.O.,S.61f;F.A.Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O.,S.713f;für die Rechnungsjahre 1810/11,1813/14 und 1816/17:Generallandesarchiv Karlsruhe 237/13837.Aus dem Ausgabendurchschnitt der Jahre 1789/98 sind die teilweise darin enthaltenen Gewinnungs- und Erhebungskosten ausgeschieden worden.
Staatsausgaben 1820-1850:Großherzogliches Badisches Regierungsblatt,1820,S.112;1825,S.30; 1828,S.45;1835,S.240;1839,S.159;1844,S.119;1851, S.57.Vgl.Angaben für einzelne Jahre in:Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen des Großherzogthums Baden,a.a.O.,Beilagen 1-4,S.361ff und F.A.Regenauer,Staatshaushalt,a.a.O.,S.725ff.

Zu einem Teil ist das Anwachsen der Staatsausgaben auf das Zusammenziehen der staatlichen Ausgabetätigkeit in der Generallandeskasse zurückzuführen, zum anderen Teil auf den bedeutenden Gebiets- und Bevölkerungszuwachs während dieser Zeit, denn die ehemalige Markgrafschaft Baden-Durlach wuchs mit einem Gebietsumfang von 1615 km^2 und 98 400 Bewohnern im Jahre 1770 allein bis zum Jahre 1810 zum Großherzogtum Baden mit 14 977km^2 und 924 800 Bewohnern heran (1).

Da keine Rechnungsabschlüsse über die Ausgabentätigkeit die der Hauptkasse vorgelagerten regionalen Partikularkassen vorliegen, kann keine sichere Aussage über das ganze Ausmaß der Ausgabensteigerung bis zum Beginn der konstitutionellen Budgetperioden getroffen werden. Einschränkend gilt dies aber nur für den Ziviletat, Hof- und Militärausgaben hingegen, ausschließlich von der Generalkasse bestritten, lassen sich uneingeschränkt verfolgen. Insgesamt stiegen die Staatsausgaben von 241 000 Gulden im Jahre 1770 auf 5 983 800 Gulden im Rechnungsjahr 1816/17. Innerhalb dieses Zeitraumes wuchs die Fläche Badens von 1615 km^2 auf 15 330 km^2, die Zahl der Bewohner von 98 400 auf 1 005 900. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen danach im Jahre 1770 3,86 Gulden und im Jahre 1816 5,95 Gulden zentrale Staatsausgaben. Im Jahre 1770 nahm der Hofetat fast zwei Drittel der Gesamtausgaben in Anspruch, während der Militäretat noch auf ein Achtel und der Ziviletat auf ein Viertel beschränkt waren. Zwar stiegen die Ausgaben des Hofstaats fortlaufend an, ihr Anteil an den Gesamtausgaben sank dagegen bis 1816/17 auf 17,6 v.H., während Militär- und Zivilausgaben ihren Anteil bis zu diesem Zeitpunkt auf 30,0 v.H. bzw. 30,7 v.H. erhöhen konnten. Am stärksten war der Anstieg der Ausgaben für die Landesverteidigung, obwohl in den Ausgaben nicht die

1) Dazu besonders A.J.von Heunisch, Tabellarische Übersicht der Erwerbungen und Abtretungen des Großherzoglichen Hauses Baden, Carlsruhe 1820.

kriegsbedingten außerordentlichen Ausgaben für Rüstungszwecke während der napoleonischen Kriege enthalten sind, sondern nur der Militäretat zu Friedenszeiten darstellen. Deutlich wird an dieser Zunahme der Ausgaben für die militärische Bereitschaft die Notwendigkeit eines Staates, bei einer Vergrößerung seines Staatsgebietes, die damit errungene politische Rolle in einer Verstärkung des stehenden Heeres zu dokumentieren (1).
Werden als Vergleich zur Entwicklung der badischen Staatsausgaben in der vorkonstitutionellen Periode die natürliche Bevölkerungsvermehrung und der durch Gebietserwerbungen bedingte Bevölkerungszuwachs hinzugezogen, zeigt sich, daß die Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung von 1770-1808 relativ konstant geblieben sind: Im Jahre 1770 entfielen 3,86 Gulden, im Jahre 1808 3,76 Gulden auf den Kopf der jeweiligen Bevölkerung. In den Jahren 1810 bis 1816 stiegen die Ausgaben pro Kopf im Zuge der Übernahme vormals regional erfüllter Aufgaben deutlich an, nämlich auf 5,71 Gulden im Jahre 1810, auf 5,95 Gulden im Jahre 1816.
Während des ganzen Zeitraumes von 1770 bis 1816 war der Militäraufwand pro Kopf der Bevölkerung beträchtlich gestiegen, von 0,5 Gulden im Jahre 1770 auf 0,9 Gulden im Jahre 1808 und schließlich auf 1,8 Gulden im Jahre 1816/17; gleichzeitig wuchsen die Ausgaben pro Kopf für zivile Zwecke von 0,9 Gulden im Jahre 1770 auf 1,5 Gulden im Jahre 1808 und erreichten 1,8 Gulden im Jahre 1816. Inwieweit

---

1) Nur 807 Soldaten zählte das Militär im Jahre 1770; 1816 Mann führte der Militäretat des Rechnungsjahres 1782/83 auf; das markgräflich-badische Armeekorps des Jahres 1802 zählte knapp 2000 Mann; das kurfürstliche Armeekorps des Jahres 1805 bereits 6 557 Mann. Die Militärausgaben stiegen gleichzeitig von 378 713 Gulden im Jahre 1802 auf 916 883 Gulden im Jahre 1805. Im Jahre 1811 erfordern eine Truppenstärke von 12 000 Mann 1 388 974 Gulden. Die entscheidenden Kriegsjahre 1814/15 ließen das Heer auf 25 000 Mann anwachsen; das waren rund 2,5 v.H. der Bevölkerung Badens. Insgesamt kostete das großherzogliche Militär von 1802-1818 zusammen 27 850 483 Gulden. A.J. von Heunisch, Baden, a.a.O., S.23, 36f, 48f, 56, 67.

diese Steigerung auf die Verlagerung von Staatsausgaben von den Partikularkassen auf die Generalkasse zurückzuführen ist, entzieht sich der Beurteilung, da Aufzeichnungen über den Umfang der von den Regionalkassen bestrittenen Ausgaben nicht vorliegen.

Die Ausgaben des Hofstaates fielen, obwohl bis 1810/11 noch absolut gestiegen, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet vom Jahr 1770 von 2,45 Gulden auf 1,05 Gulden im Jahre 1816, obwohl die Vergrößerung der badischen Lande eine Weitung des Hofstaates nahh sich zog, und die Ausgabenhöhe des Jahres 1816 mehr als den vierfachen Betrag des Jahres 1770 ausmachte. Der erste Ansatz zu Ausgaben für das Staatsschuldenwesen findet sich in der Generalkassenrechnung des Jahres 1808, wo 460 600 Gulden oder 15,8 v.H. der Gesamtausgaben für das Staatsschuldenwesen bestimmt waren. In der Aufstellung des Rechnungsjahres 1810/11 ist trotz eingehender Gliederung der Ausgabenzweige kein Ausgabeposten für den Schuldendienst enthalten. Stattdessen findet sich ein ungewöhnlich hoher Ausgabensatz von 1193 031 Gulden für "auswärtige Gesandschaften" - zum Teil die Kosten der Aushandlung des Pariser Friedens von 1810. So nimmt dieser Etat auch eine Ausnahmestellung innerhalb der Übersicht ein, zumal der Aufwand für Zivilzwecke mit einem Anteil von 53,0 v.H. an den Gesamtausgaben weit über den Anteilen der übrigen Rechnungsjahre liegt. Jährlich 1,3 Millionen Gulden wurden für den Schuldendienst in den Jahren 1813/14 und 1816/17 ausgegeben. Mit einem Anteil von 23,2 v.H. der Gesamtausgaben lagen die Aufwendungen für die Staatsschuld im Rechnungsjahr 1813/14 sogar über dem Anteil von 21,4 v. H., den das Militärwesen in Anspruch nahm.

Allgemein gesehen wuchsen die zentralen Staatsausgaben vom Jahre 1770 bis zum Jahre 1808 trotz einer fast zehnfachen Weitung des Gebietsstandes im Gleichklang mit dem Bevölkerungszuwachs, aber gleichzeitig änderte sich die Ausgabenstruktur: Unterpro-

portional zum Bevölkerungsstand wuchsen die Ausgaben des Hofstaates, überproportional Militär- und Zivilausgaben. Bis zum Ende der vorkonstitutionellen Periode stiegen die Staatsausgaben durch die im Zuge der Finanzreform eingeleitete Zentralisierung der Staatsausgaben über das Maß der Bevölkerungszunahme hinaus. Die Ausgabenstruktur am Ende dieser Periode ist gekennzeichnet durch einen anteilsmäßig weit zurückgedrängten Hofetat (von 63,4 v.H. im Jahre 1770 auf 17,6 v.H. im Jahre 1816/17), einem weit vorangerückten Anteil des Militäretats (von ursprünglich 12,5 v.H. auf 30,0 v.H.), einem nur im Rechnungsjahr 1816/17 zugunsten der Militärausgaben eingeschränkten, sonst aber steigenden Anteil des Ziviletats (von 24,1 v.H. im Jahre 1770 auf 39,0 v.H. im Jahre 1813/14 bzw. 30,0 v.H. im Jahre 1816/17) und einem rund ein Fünftel der Gesamtausgaben beanspruchenden Schuldendienstetat.
Für die Betrachtung der Ausgabenentwicklung von 1820 bis 1850 werden die in den badischen Regierungsblättern veröffentlichten Budgets herangezogen, die, da keine wesentliche Änderung der Budgetanlage während dieses Zeitraumes stattfand, in ihren Nettoausgaben ohne weiteres zu vergleichen sind. Die Angaben über die Höhe der Gewinnungs- und Erhebungskosten und damit auch der Bruttoausgaben sind dagegen unter dem Vorbehalt zu sehen, daß bis 1830 etwa die Erfassung dieser Ausgaben noch unvollständig war (1).Der sprunghafte Anstieg, den die Erhebungs- und Gewinnungskosten in der Tabelle vom Jahre 1830 auf das Jahr 1835 aufweisen (der Anteil an Bruttostaatsausgaben springt von 23,6 v. H. auf 34,9 v.H.), ist der äußere Ausdruck dieser bis dahin fehlenden umfassenden Einbeziehung aller allgemeinen Gewinnungskosten.
So sind auch für den Vergleich der Ausgabengestaltung in den ersten Jahrzehnten der konstitutionellen Periode vorrangig die Nettoausgaben zu betrachten.

---

1) Vgl. F.A.Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O., S.729f.

Diese stiegen vom Jahre 1820, wo sie 7 356 700 Gulden betrugen, nur von einem geringfügigen Rückgang des Jahres 1825 unterbrochen, kontinuierlich bis zum Jahre 1850 auf 9 564 800 Gulden an, d.h. um 30 v.H. der Summe des Jahres 1820. Der Bevölkerungszuwachs betrug im gleichen Zeitraum 29,4 v.H., so daß im Jahre 1850 die Staatsausgaben pro Kopf der Bevölkerung mit 7 Gulden genau so hoch waren wie im Jahre 1820. In den dazwischen liegenden Jahren blieb die Zunahme der Staatsausgaben hinter dem Bevölkerungswachstum zurück, so daß auf den Kopf der Bevölkerung in Baden zwischen 1825 und 1840 im Durchschnitt 6,3 Gulden entfielen, und eine Zunahme sich erst im Jahre 1845 abzeichnete, wo die Quote 6,65 Gulden erreichte.

Die Zunahme der Staatsausgaben ist in erster Linie auf die fortschreitende Ausweitung des Ziviletats zurückzuführen, der bis 1850 um 51,6 v.H. der Ausgaben des Jahres 1820 anstieg. Sein Anteil an den Gesamtausgaben blieb dabei in den Jahren 1820 und 1825 bei etwa 48,0 v.H. stehen, sank 1830 auf 46,7 v.H. und wuchs - als gleichzeitig die Militärausgaben sich deutlich verringerten - auf 56,0 v. H. bzw. 57,5 v.H. in den Jahren 1835 und 1840 und ging schließlich - als die Militärausgaben wieder stark anstiegen - auf 56,9 v.H. im Jahre 1845 und 55,9 v.H. im Jahre 1850 zurück. Die Ausgaben des Ziviletats, pro Kopf der Bevölkerung gerechnet, wiesen gegenüber dem Jahre 1820 mit 3,36 Gulden nur einen Rückgang in den Jahren 1825 und 1830 auf - hier fielen sie auf 3,05 um 2,90 Gulden - dann stiegen sie bis 1850 auf 3,93 Gulden an. Der Militäretat zeigt zwar insgesamt von 1820 bis 1850 eine Zunahme von 32,8 v.H., aber erst in den Jahren 1845 und 1850 ist eine deutliche Steigerung der militärischen Aufwendungen zu verzeichnen, denn in den Jahren 1820, 1825 und 1830 waren die Verteidigungsausgaben mit rund 1,6 Millionen Gulden relativ konstant, sanken auf rund 1,5 Millionen Gulden in den Jahren 1835 und 1840, stiegen dann aber

1845 auf 1,9 Millionen Gulden und auf 2,1 Millionen Gulden im Jahre 1850. Im ganzen blieb der Anteil des Militäretats an den Gesamtausgaben mit rund 22 v.H.,bis auf den Einbruch der Jahre 1835 und 1840 mit rund 19 v.H.,während des Beobachtungszeitraumes etwa gleich groß. Diese Entwicklung drückt sich entsprechend in den Verteidigungslasten pro Kopf der Bevölkerung aus: Von 1,54 Gulden im Jahre 1820 sank die Quote durchgehend bis 1840 auf 1,19 Gulden und erreichte mit 1,57 Gulden nahezu die gleiche Höhe im Jahre 1850 wie im Jahre 1820. Die Ausgaben des Hofes erreichten in keinem der folgenden Jahre die Höhe des Jahres 1820; bis 1850 ist ein Rückgang um 24,0 v.H. festzustellen. Der Anteil des Hofetats an den Gesamtausgaben sank dementsprechend von 16,2 v.H. im Jahre 1820 bis auf 9,4 v.H. im Jahre 1850; pro Kopf der Bevölkerung fielen die Hofausgaben während dieser Zeit von 1,12 Gulden auf 0,66 Gulden.
Die Ausgaben für das Staatsschuldenwesen blieben mit etwa 1,1 Millionen Gulden jährlich verhältnismäßig konstant. Der Anteil an den Gesamtausgaben war zwar von 13,9 v.H. im Jahre 1820 auf 15,4 v.H. im Jahre 1830 angestiegen, wurde aber bis 1850 auf 12,3 v.H. verringert. Die Ausgabenquote pro Kopf der Bevölkerung variierte im Beobachtungszeitraum geringfügig um 0,9 Gulden.
Im ganzen blieb somit die Zunahme der Gesamtausgaben bis 1845 knapp hinter der Bevölkerungsentwicklung zurück. Erst 1850 wurde wieder mit 7,0 Gulden pro Kopf der Bevölkerung die Quote des Jahres 1820 erreicht. Eindeutig zeichnet sich die Ausweitung des Anteils des Ziviletats ab bei einem relativ unveränderten Anteil des Militäretats, einem stark fallenden Anteil des Hofetats und einem geringfügig sinkenden Anteil des Schuldenetats. Am deutlichsten drückt sich diese Entwicklung in den Kopfquoten der jeweiligen Budgetgrößen aus.

2. Das moderne Budget 1820-1850 nach funktionellen Kategorien

Die Verordnung vom 5. Juli 1808 über die Organisation der obersten Staatsbehörden (1) leitete die Einrichtung der Ministerialverfassung in Baden ein, löste das "Geheime Raths-Collegium" als oberste Staatsbehörde ab, und bei gleichzeitiger Ordnung des Abgaben- und Schuldenwesens (2) begann die Generalstaatskasse ihre Aufstellungen über die Staatsausgaben in den folgenden Jahren nach dem Ministerialprinzip zu gliedern (3), ohne jedoch die Vollständigkeit und Übersichtlichkeit der späteren Budgetanlagen zu erreichen. Die Bestimmungen der Verfassungsurkunde vom 22. August 1818 hinsichtlich der Führung, Ordnung und Prüfung des Staatshaushalts (4) und die Errichtung einer Oberrechnungskammer durch eine entsprechende Verordnung vom 16. März 1819 (5) bildeten die Grundlage der künftigen staatlichen Haushaltsführung, die eine zweijährige Budgetperiode vorsah und das Rechnungsjahr mit dem 1. Juni beginnen ließ (6).
Die Entwicklung der ordentlichen badischen Staatsausgaben, wie sie in diesen Budgets vorliegen, werden im Folgenden wie bei der Behandlung der bayrischen Staatsausgaben, abweichend vom Gliederungsschema des üblichen Ministerialprinzips, nach ihrem funktionellen Verwendungsbereich gegliedert, um so den Strukturwandel der Ausgabengestaltung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts sichtbar werden zu lassen (vgl. Tabelle Nr. 15).

---

1) Bad.Rgbl., 1808, S.189; W.Andreas, Geschichte der badischen Verwaltungsorganisation und Verfassung in den Jahren 1802-1818, Bd.1, Der Aufbau des Staates im Zusammenhang der allgemeinen Politik, Leipzig 1913, S. 207ff.
2) Verordnung vom 31. August 1808, Bad.Rgbl., 1808, S. 235f.
3) F.A.Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O.,S.713-721.
4) Bad.Rgbl., 1818, S. 101ff.
5) Bad.Rgbl., 1819, S. 54f.
6) Vgl. W.van Calker, Das badische Budgetrecht in seinen Grundzügen, 1.Teil, Geschichtliche Entwicklung, Tübingen und Leipzig 1901, S. 36ff.

Budget nach funktionellen Kategorien 1820-1850 (1)

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1820		1825		1830		1835	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Kronrente	1 181,0	16,2	1 108,4	15,4	1 151,4	15,5	857,0	10,8
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltung	800,2	10,9	654,7	9,1	672,0	9,0	562,2	7,1
3	Verteidigung	1 613,0	21,9	1 600,0	22,2	1 668,5	22,4	1 483,8	18,7
4	Öffentliche Sicherheit u. Rechtspflege	791,5	10,8	883,8	12,3	905,5	12,1	1 416,1	17,9
5	Kultus	51,0	0,7	52,7	0,7	47,6	0,6	66,6	0,8
6	Bildungswesen	151,0	2,0	176,6	2,5	193,7	2,6	317,4	4,0
7	Sozialwesen	66,0	0,9	55,7	0,8	64,8	0,9	94,7	1,2
8	Gesundheitswesen	76,0	1,0	76,0	1,0	96,0	1,3	85,1	1,1
9	Landwirtschaft,Handel, Gewerbe,Industrie	50,0	0,7	50,0	0,7	56,0	0,8	64,0	0,8
10	Verkehr	600,0	8,1	608,0	8,4	612,8	8,2	1 025,6	13,0
11	Schuldendienst	1 025,5	13,9	1 043,0	14,5	1 148,4	15,4	1 146,0	14,5
12	Pensionen	919,0	12,5	853,0	11,8	798,1	10,7	771,0	9,7
13	Sonstige Zwecke	32,5	0,4	46,0	0,6	36,0	0,5	30,5	0,4
14	Gesamtausgabe	7 356,7	100,0	7 207,9	100,0	7 450,8	100,0	7 920,0	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1840		1845		1850	
		1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.	1 000 fl	i.v.H.
1	Kronrente	857,0	10,5	877,0	9,7	897,8	9,4
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltung	603,9	7,4	639,7	7,1	499,0	5,2
3	Verteidigung	1 538,7	18,8	1 923,4	21,3	2 141,8	22,4
4	Öffentliche Sicherheit u. Rechtspflege	1 624,2	19,8	1 882,1	20,9	2 180,0	22,8
5	Kultus	73,9	0,9	85,6	1,0	88,6	0,9
6	Bildungswesen	330,0	4,0	407,9	4,5	420,9	4,4
7	Sozialwesen	104,8	1,3	112,9	1,2	109,6	1,2
8	Gesundheitswesen	89,2	1,0	128,6	1,4	157,5	1,6
9	Landwirtschaft, Handel, Gewerbe, Industrie	64,3	0,8	69,2	0,8	44,9	0,5
10	Verkehr	1 058,1	12,9	1 119,7	12,4	1 149,1	12,0
11	Schuldendienst	1 105,6	13,5	1 094,1	12,1	1 174,4	12,3
12	Pensionen	702,5	8,6	638,5	7,1	659,7	6,9
13	Sonstige Zwecke	37,9	0,5	43,4	0,5	41,5	0,4
14	Gesamtausgabe	8 190,1	100,0	9 022,1	100,0	9 564,8	100,0

1. Kronrente:

Die Ausgaben für den Hofstaat bestanden aus der durch Gesetz vom 2. November 1831 endgültig auf 650 000 Gulden festgesetzten Zivilliste und den durch das Gesetz vom 21. Juni 1839 geregelten Bezügen der großherzoglichen Witwen und Apanagen, deren Höhe jeweils von dem Familienstatus bzw. Verwandtschaftsgrad abhingen (1). Der Anteil der Aufwendungen für die regierende Familie an den Gesamtausgaben fiel, da diese Ausgaben nach der gesetzlichen Regelung zurückgingen, und die Gesamtausgaben stiegen, von 16,2 v.H. im Jahre 1820 auf 9,4 v.H. im Jahre 1850.

2. Politische Führung und zentrale Verwaltung:

Dieser Ausgabenbereich umfaßt hauptsächlich den Aufwand für die Landstände, das Geheime Kabinett, das Staatsministerium, die allgemeinen Verwaltungsausgaben der einzelnen Ministerien, die Ausgaben für die Kreisämter, die Mittelbehörden der inneren Verwaltung und die Gesandtschaftskosten. Da bis zum 1. September 1857 die Rechtspflege in der unteren Instanz - den Bezirksämtern - nicht von der Verwaltung getrennt war (2), sondern in den Etats als "Bezirksjustiz und Polizei" geführt wurde, kann für diese Ausgabenseite keine Trennung zwischen Verwaltungs-, Polizei- und Justizausgaben vorgenommen werden. Da das Hauptgewicht auf den Polizei- und Justizausgaben lag, werden in dieser Zusammenstellung die Ausgaben der "Bezirksjustiz und Polizei" allein den Ausgaben für öffentliche Sicherheit und Ordnung zugerechnet. So erscheinen allgemein in der Übersicht die Verwaltungsausgaben etwas niedriger, die Ausgaben für öffentliche Sicherheit und Rechtspflege hingegen etwas höher als sie tatsächlich

---

1) Dazu § 59 der Verfassungsurkunde, Bad.Rgbl., 1808, S. 105, 1831, S. 231, 1839, S. 197; F.A. Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O., S. 117-126; vgl. F.Wielandt, Das Staatsrecht des Großherzogtums Baden, Hdb.des öffentlichen Rechts, 3.Bd., 1.Hlbd., 1.Aufl., Freiburg und Leipzig 1895, S. 38f.

2) F.A. Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O., S. 134ff, 153ff.

Anm.zu S.145:1) Quellen :vgl.Tabelle Nr.14,S.136.

waren. Der Grundzug der Entwicklung dieser Ausgabekategorien kann dadurch nicht wesentlich beeinflußt werden. In den ersten 30 Jahren konstitutioneller Staatshaushaltswirtschaft verringerten sich die allgemeinen Regierungs- und Verwaltungsausgaben sehr deutlich - von 800 200 Gulden im Jahre 1820 auf 499 000 Gulden im Jahre 1850 - der Anteil an den Gesamtausgaben sank von 10,9 v.H. auf 5,2 v.H.. Dieser starke Rückgang vollzog sich in 2 Stufen, vom Jahre 1820 auf das Jahr 1825 und von 1845 nach 1850. Der hohe Aufwand des Jahres 1820 war bedingt durch den Neubau von Regierungs- und Verwaltungsgebäuden und den zu dieser Zeit noch höheren Ausgaben für die Kreisdirektionen, - wie die mittleren Verwaltungsbehörden damals hießen - deren Aufgabenbereich in den Jahren 1823/26 bedeutend eingeschränkt wurde (1). Der Ausgabenrückgang von 1845 nach 1850 war die Folge der im Gegensatz zu den Vorjahren deutlich verminderten Aufwendungen für die Landstände und die Gesandtschaften. Außerdem war 1849 die Landesvermessung beendet worden, die 1840 noch 34 300 Gulden und 1845 36 400 Gulden in Anspruch genommen hatte.

3. Verteidigung:

Die Ausgaben des Militäretats zerfielen in Aufwendungen für den einfachen Dienst und Pensionszahlungen an ausgediente Militärs (2). Die Sollstärke des Heeres nach der Bundesmatrikel von 1821 betrug zunächst 10 000 Mann, die Ersatzmannschaften 5 000 Mann, von denen aber nur ein Teil beständig unter Waffen zu halten war (3). Die Gesamtausgaben des Kriegsministeriums lagen zwischen 1820 und 1830

1) F.A. Regenauer, Staatshaushalt,a.a.O., S. 151f.
2) Das Verhältnis der Ausgaben für den laufenden Dienst und für früher geleistete Dienste war etwa 6 : 1; s.F.A.Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O., S. 244; A.J.V. Heunisch, Baden, a.a.O., S. 522.
3) Die allgemeine Wehrpflicht sah eine sechsjährige Dienstzeit nach dem vollendeten 20. Lebensjahre mit Möglichkeit der Stellvertretung vor. Gesetz vom 14. Mai 1825, Bad.Rgbl. 1825, S. 67.

bei 1,6 Millionen Gulden und 1835 und 1840 bei 1,5 Millionen Gulden. Die dann einsetzende Zunahme der Militärausgaben auf 1 882 100 Gulden im Jahre 1845 und auf 2 141 800 Gulden im Jahre 1850 war die Folge der Bundesbeschlüsse vom 21. Juni 1841 und 14. April 1842, die eine Erhöhung des Dienststandes bei den einzelnen Waffengattungen vorschrieben, sowie der gesteigerten militärischen Bereitschaft im Zuge der revolutionären Bewegungen der Jahre 1848 und 1849. Dadurch erhöhte sich der Anteil der Militärausgaben, der von 21,9 v.H. im Jahre 1820 bis auf 18,7 v.H. im Jahre 1835 gefallen war, auf 22,4 v.H. im Jahre 1850.

4. Öffentliche Sicherheit und Rechtspflege:

Die Aufwendungen für diesen Sektor stiegen im Verlauf der hier betrachteten Periode fast auf das Dreifache; ihr Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich dadurch von 10,8 v.H. auf 22,8 v.H.. Diese starke Zunahme war bedingt durch die völlige Neuordnung des Rechtswesens und die Einsetzung einer allgemeinen Sicherheitspolizei. Die Höhe der Ausgaben wird etwas dadurch verfälscht, daß in die Berechnung die Ausgaben der Bezirksämter in voller Höhe aufgenommen werden müssen, da sich eine Trennung dieser Ausgaben nach Justiz- und Verwaltungsbereich nicht durchführen läßt (vgl. Nr. 2, Politische Führung und zentrale Verwaltung).

5. Kultus:

Die Ausgaben für die katholischen, protestantischen und israelitischen Glaubensgemeinschaften stiegen von 1820 bis 1850 von 51 000 Gulden auf 88 600 Gulden; ihr Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich gleichzeitig von 0,7 v.H. auf 0,9 v.H.. Diese Ausgaben sind nur als Zuschüsse zur Deckung kirchlicher Bedürfnisse zu verstehen, die andererseits vornehmlich aus Stiftungen und Einkünften einzelner privater und öffentlicher Rechtstitel

der Kirchen gedeckt wurden (1).

6. Bildungswesen:

Unter dieser Ausgabenkategorie sind hier die Aufwendungen für das Unterrichtswesen (2), für Wissenschaft und Künste und die recht spärlichen ordentlichen Ausgaben zur Förderung von Handel, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft (außer den Ausgaben für das Landesgestüt) begriffen (3). Die Ausgaben zur Förderung der Künste, Wissenschaften und Gewerbe erstrecken sich vornehmlich auf die Unterstützung des Hoftheaters, Hilfen für Künstler und Gelehrte und die Förderung des landwirtschaftlichen Vereins-, Unterrichts- und Versuchswesens (4). Ausgaben, die auf direkte Hilfe für Gewerbe und Industrie abstellen, sind in den ordentlichen Etats bedeutungslos (5): Z.B. kleine Beträge zur Verbesserung der Uhrmacherei im Schwarzwald. Lediglich für den Bergbau findet sich in den Etats seit 1828 eine Prämie für die Erschließung neuer Gruben: Jeweils 10 000 Gulden standen für diesen Zweck 1830 und 1835 zur Verfügung. Da sie nicht immer ausgeschöpft wurden, waren 1840 nur noch 1 000 Gulden,

---

1) Vgl.F.A.Regenauer,Staatshaushalt,a.a.O.,S.130ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 1. Abt., S. 352.Zum Verhältnis von Staat- und Kirchengemeinschaften vgl.C.Bornhak, Staats- und Verwaltungsrecht des Großherzogtums Baden, Bibliothek des öffentlichen Rechts,Bd.1, Hannover 1908, S. 155ff.

2) Zur Schulverwaltung vgl. C.Bornhak, Staats- und Verwaltungsrecht, a.a.O., S. 165ff.

3) Ein eigenes zur Förderung von Handel,Gewerbe und Landwirtschaft eingerichtetes Ministerium - das "Handelsministerium" -, dem gleichzeitig die Wasser- und Straßenbauverwaltung unterstellt wurde, begann erst am 1. Juli 1860 seine Tätigkeit.

4) Über einzelne Maßnahmen zur Förderung der Landwirtschaft vgl. A.Buchenberger (Hrsg.) Das Verwaltungsrecht der Landwirtschaft und die Pflege der Landwirtschaft im Großherzogtum Baden, Tauberbischofsheim 1887, S. 144ff, 203ff, 235 ff und 818ff.

5) Vgl. W.Fischer, Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden, 1800-1850, 1.Bd.: Die staatliche Gewerbepolitik, Berlin 1962, S. 156ff.

1845 4 000 Gulden und 1850 nur 300 Gulden vorgesehen. Der Zuwachs der hier unter "Bildungswesen" begriffenen Ausgaben ist somit eindeutig der Verbesserung des Volksschulwesens, der höheren Schulen und Universitäten, der polytechnischen Lehranstalten sowie der Ackerbau- und Gewerbeschulen zuzuschreiben. Im ganzen stiegen die Ausgaben der Bildungskategorie von 101 000 Gulden auf 413 600 Gulden und erhöhten dadurch ihren Anteil an den Gesamtausgaben von 2,0 v.H. im Jahre 1820 auf 4,4 v.H. im Jahre 1850; danach war dies der stärkste Ausgabenzuwachs, den eine einzelne Ausgabenart innerhalb dieser Zeit aufweisen konnte.

7. Sozialwesen:

Die den "milden Fonds" und einzelnen Armenanstalten zugewiesenen Ausgaben der Staatskasse stiegen zwar von 66 000 Gulden auf 109 600 Gulden innerhalb des hier betrachteten Zeitraumes - ihr Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich entsprechend von 0,9 v.H. auf 1,2 v.H. - aber gemessen an den Gesamtausgaben, blieben sie gering (1).

8. Gesundheitswesen:

Die Ausgaben für das Gesundheitswesen, die sich aus den Aufwendungen für die Sanitätskommission und die Zuweisung für die Heil- und Pflegeanstalten zusammensetzen, stiegen von 1820 bis 1850 von 76 000 Gulden auf 157 500 Gulden und erhöhten ihren Anteil an den Gesamtausgaben von 1,0 v.H. auf 1,6 v.H..

9. Landwirtschaft:

Die Aufwendungen für die Landwirtschaft beziehen sich hier nur auf die Erfordernisse des Landesgestüts (die Ausgaben zur Förderung der Landbauschulen und des landwirtschaftlichen Vereinswesens sind unter dem Bildungsaufwand begriffen). Die Ausgaben für das Landesgestüt betrugen von 1820-1845 zwi-

---

1) Über die Verwaltung der Wohlfahrtspflege vgl. C.Bornhak, Staats- und Verwaltungsrecht, a.a.O., S. 135ff.

schen 50 000 Gulden und 70 000 Gulden jährlich; ihr Anteil an den Gesamtausgaben stieg nicht über 0,8 v.H. hinaus. Der Rückgang der Aufwendungen für das Landesgestüt im Jahre 1850 ist auf eine Herabsetzung der Hauptbestände zurückzuführen (1).

10. Verkehr:

In diesen Ausgabenbereich sind nur die Aufwendungen für den Straßenbau, die Flußbauten und im Jahre 1845 eine Summe von 8 600 Gulden, 1850 von 7 300 Gulden zur Förderung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee eingeschlossen. Die Ausgaben für den staatlichen Eisenbahnbau unterstanden einer Sonderverwaltung und wurden nicht in das ordentliche Budget aufgenommen. Die Verkehrsausgaben stiegen von 1820 bis 1850 nahezu auf das Doppelte, von 600 000 Gulden auf 1 149 100 Gulden; ihr Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich gleichzeitig von 8,1 v.H. auf 12,0 v.H., Durch die Straßenordnung vom 7. Mai 1810 (2) waren alle bedeutenden Straßen zu Staatsstraßen erklärt worden; bis zum 1. Juli 1831 mußten die Gemeinden bei der Herstellung der Straßen unentgeltliche Hilfsdienste leisten (3). Die Aufhebung dieser Frondienste durch das Gesetz vom 28, Mai 1831 (4) erklärt zum Teil den sprunghaften Anstieg der Ausgaben für den Verkehrssektor vom Jahre 1830 auf das Jahr 1835.

11. Schuldendienst:

Da die Ausgaben für die Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden in den einzelnen Etats nur geringfügig um die Durchschnittsausgabe von 1,1 Millionen Gulden schwankte, verringerte sich der Anteil dieser Ausgabenkategorie bei wachsenden Budgetvolumen von 13,9 v.H. im Jahre 1820 auf 12,3 v.H. im Jahre 1850.

12. Pensionen

Die Aufwendungen für die Unterhaltung der pensionierten zivilen Staatsdiener ging von 919 000

---

1) Vgl.F.A.Regenauer,Staatshaushalt,a.a.O.,S.172ff.
2) Bad.Rgbl., 1810, S. 141.
3) Vgl.F.A.Regenauer,Staatshaushalt,a.a.O.,S.177ff.
4) Bad.Rgbl., 1831, S. 209.

Gulden im Jahre 1820 auf 659 700 Gulden im Jahre 1850 nahezu beständig zurück. Der Anteil an den Gesamtausgaben fiel während dieser Zeit von 12,5 v.H. auf 6,9 v.H.. Der Rückgang der Pensionsleistungen ist in erster Linie auf das allmähliche Erlöschen der sog. "Altenpensionen" zurückzuführen, d.h. auf Pensionszahlungen, die für Mitglieder der 1803 übernommenen Stifte und Klöster zu leisten waren (1).

Der Umfang der außerordentlichen Ausgaben war in den ersten 10 Jahren der konstitutionellen Budgetperioden recht gering; ähnlich wie in Bayern wurde die Unterscheidung von außerordentlichem und ordentlichem Budget noch nicht klar getroffen. Da die Höhe und der Zweck der außerordentlichen Ausgaben für die einzelnen Jahre sehr unterschiedlich sind, wird hier die Summe der außerordentlichen Aufwendungen für die Jahre 1831 bis 1847 angegeben. In den Jahren 1848 und 1849 erschien infolge der revolutionären Bedrängnis des Landes kein Finanzgesetz; das außerordentliche Budget für das Jahr 1850 weicht in seiner Zusammensetzung von den vorhergehenden so deutlich ab, daß die Aufnahme dieser Ausgaben in die Gesamtsumme der vorhergehenden beiden Jahrzehnte das Strukturbild verzerren würde und daher einer eigenen Darstellung bedarf. Insgesamt beliefen sich die außerordentlichen Ausgaben der Jahre 1831 bis 1847 auf 12 256 186 Gulden. Der weitaus größte Teil dieser außerordentlichen Aufwendungen wurde für Straßenbau, Rheinregulierung und Verbesserung der Leinpfade und Wasserstraßen verwendet: 5 261 895 Gulden oder 42,8 v.H. der Gesamtausgaben. Erst entfernt folgten die außerordentlichen Militärbedürfnisse, 2 039 295 Gulden oder 16,6 v.H., die Aufwendungen für die Rechtspflege und öffentliche Sicherheit, 1 240 912 Gulden oder 10,1 v.H., die Ausgaben für das Gesundheitswesen

1) Eingehend F.A. Regenauer, Staatshaushalt, a.a.O.,

621 700 Gulden oder 5,1 v.H. der Gesamtausgaben, und die Aufwendungen für die Zehntablösungen 516 000 Gulden oder 4,2 v.H. der außerordentlichen Ausgaben dieser Jahre insgesamt (1).
Der außerordentliche Etat des Jahres 1850 war geprägt von ungewöhnlich hohen militärischen Bedürfnissen, die mit einer Summe von 3 149 951 Gulden schon 73,9 v.H. der Gesamtausgaben in Höhe von 4 325 777 Gulden verschlangen und nur 359 751 Gulden oder 8,3 v.H. des gesamten außerordentlichen Budgets für den Straßen- und Wasserbau übrigließen (2).
Im Überblick zeigt sich, daß ein Rückgang der Staatsausgaben bis zur Mitte des Jahrhunderts bei den Aufwendungen für den Hofstaat, für die politische Führung und zentrale Verwaltung und für die Pensionsleistungen zu beobachten ist; verhältnismäßig unverändert blieb die Höhe der Ausgaben für den Schuldendienst und bis zum Jahre 1840 für die Verteidigung; im großen Maße - durchschnittlich auf das Zweifache des Ausgangsbetrages - stiegen die Ausgaben für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege, für den Kultus, das Bildungswesen im weitesten Sinne, das Sozial- und Gesundheitswesen und für den Verkehr.
Während im Jahre 1820 die Aufwendungen für die Verteidigung mit einem Anteil von 21,9 v.H., die Hofhaltung mit 16,2 v.H., der Schuldendienst mit 13,9 v.H., die Pensionen mit 12,5 v.H., die politische Führung und zentrale Verwaltung und die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege mit je 10,8 v.H. der Gesamtausgaben die bedeutendsten Ausgaberichtungen darstellten, zeigt sich demgegenüber im Jahre 1850 eine bedeutend veränderte Ausgabenstruktur: Die

---

1) Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen des Großherzogtums Baden, a.a.O., S. 361f; A.J.V. Heunisch, Baden, a.a.O., S. 477f.
2) Bad.Rgbl., 1850, S. 53-56.

Ausgaben für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege nahmen 22,8 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch, dicht gefolgt von dem Verteidigungsaufwand mit 22,0 v.H., dann die Ausgaben für den Schuldendienst mit 12,2 v.H., für das Verkehrswesen mit 12,0 v.H. und der Aufwand für die regierende Familie mit 9,4 v.H..
Die Aufwendungen der Staatskasse für die "Förderung der materiellen Interessen der Staatsangehörigen" gibt das "Badische Centralblatt" vom 3. November 1855 Nr. 44, für die Jahre 1831 bis 1854 mit insgesamt 92 591 041 Gulden an, wovon 17 581 437 Gulden auf die Förderung der Ablösung des Zehnten und der Frohnden, 2 018 935 Gulden auf die Förderung der landwirtschaftlichen Vereine, Schulen und Versuchsanstalten, 32 745 468 Gulden auf Wasser- und Straßenbauten und rund 40 Millionen Gulden auf Eisenbahn und Telegrafen entfielen (1).
Diese Angaben verdeutlichen das bei der Behandlung der Staatsverschuldung sowie der ordentlichen und außerordentlichen Staastsausgaben gewonnene Bild: die Weitung der Staatstätigkeit auf dem sozial-wirtschaftlichen Sektor. Im Vordergrund standen dabei die Ausgaben für das Verkehrswesen - für Schiene, Wasser und Straße; es folgten die Aufwendungen zur Wandlung und Neuordnung der agrarpolitischen Verhältnisse; relativ gering dagegen waren die Ausgaben für die Entwicklung von Handel und Industrie; der Akzent der Industrieförderung lag auf der Verbesserung des technischen Bildungswesens.

---

1) Vgl. A.J.V. Heunisch, Baden, a.a.O., S. 399.

III. Die Staatsausgaben in Preußen 1740 bis 1850

1. Entwicklung und Struktur der Staatsausgaben von 1740 bis 1850 nach Hauptausgabebereichen

Im Verlauf des 18.Jahrhunderts waren in Preußen die Staatsausgaben bedeutend gestiegen. Während beim Tode Friedrichs I. im Jahre 1713 bei einer Gesamteinnahme von etwa 4 Millionen Taler "etwas über die Hälfte" für Militärzwecke verwendet wurde (1), - die Heeresstärke betrug rund 40 000 Mann (2) - waren am Ende der Regierungszeit seines Nachfolgers Friedrich Wilhelms I., der sich die Stärkung der Militär- und Finanzkraft des Staates besonders angelegen sein ließ, - bei seinem Tode zählte das Heer 76 000 Mann (3), und der Staatsschatz belief sich auf 10 Millionen Taler (4) - im Rechnungsjahr 1739/40 die Reineinnahmen des Staates auf 6 917 192 Taler gestiegen, von denen 5 039 663 Taler für Militärzwecke, 914 416 Taler auf den Staatsschatz und nur eine knappe Million Taler für Hof- und Zivilzwecke verwendet wurden (5). Bis zum Ende der

---

1)A.F.Riedel, Der brandenburgisch-preußische Staatshaushalt in den beiden letzten Jahrhunderten, a.a.O., S.54.

2)Statistische Übersicht des preußischen Heerwesens in verschiedenen Zeiträumen, in:Mitteilungen des preußischen statistischen Bureaus, 1.Jg., Berlin 1848, S.52 ff.

3)Statistische Übersicht des preußischen Heerwesens, a.a.O., S.56.

4)Friedrich II. bezifferte den vorgefundenen Staatsschatz auf 8,7 Millionen Taler; hinzuzurechnen sind aber noch über 1 Million Taler Bestände in den beiden Generalkassen und Gold- und Silbereinrichtungen im königlichen Schloß von über 1,5 Millionen Taler Wert.A.F.Riedel, Brandenburgisch-Preuß.Staatshaushalt, a.a.O., S.80f;R.Koser, Der preußische Staatsschatz von 1740-1756 in:Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd.IV.,Leipzig 1891,S.530f,berechnet den Staatsschatz auf rund 10 Millionen Taler; s.a.R.Koser, Die preußischen Finanzen im siebenjährigen Kriege, in:Forschungen zur brandenburg. u.preuß.Gesch., Bd.XIII,Leipzig 1900,S.159.

5)A.F.Riedel,Brandenburg.-preuß.Staatshaushalt, a.a.O.,S.71f und Beilage XI-XIII.

Regierungszeit Friedrichs des Großen wuchsen die zentralen Staatsausgaben, soweit die Nachweisungen darüber Auskunft geben, auf 17 855 700 Taler an(1). Sicher war diese Steigerung auf mehr als das Zweieinhalbfache noch größer, denn alle auf die Initiative des Königs hin neu geschaffenen Einkünfte wurden den bestehenden Generalkassen -der Kriegs- und Domänenkasse- vorenthalten und der unmittelbaren Verfügung des Königs unterstellt(2). Nachweisungen über die Höhe dieser der königlichen Dispositionskasse zufließenden Einkünfte sind bis zum Jahre 1780 nicht vorhanden(3). Insofern ist die Übersicht der Tabelle Nr.16 über die Verwendung der Staatseinnahmen von 1740-1786 unvollständig, weil die Verwendungsseite dieser bedeutenden Einnahmen nicht wiedergegeben werden kann. Diese allein unter der Regie des Königs vorgenommenen Ausgaben der königlichen Dispositionskasse flossen einer breiten Skala von Verwendungsbereichen zu: besonderen Militärbedürfnissen, dem Staatsschatz, Landesmeliorationen, dem Kanalbau, der Förderung von Handel und Gewerbe, der Landeskolonisation, besonderen Bedürfnissen des Hofes, dem Residenzbau, der Unterstützung der Armen, der Lieferung von Saatgetreide zur Zeit der Mißernte etc. (4). Unter Beachtung der fehlenden Angaben über die Ausgaben der königlichen Dispositionskasse ist festzustellen, daß die Ausgaben für Militär-

---

1) A.F.Riedel, Brandenburgisch-preußischer Staatshaushalt, a.a.O., S.132, beziffert die Gesamteinnahmen während der letzten Lebensjahre des Königs auf knapp 20 Millionen Taler jährlich. Diese Summe enthält jedoch nicht die bereits in den Provinzen verausgabte Einnahme der Generaldomänenkasse von etwa 3,1 Millionen Taler. Der König selbst gab die Gesamteinnahmen für das Jahr 1784 mit 21,7 Millionen Taler an. Vgl. R. Koser, Die preußischen Finanzen von 1763-1786, in: Forschungen zur brandenburg. und preuß. Geschichte, Bd. XV (1902), S.445f.

2) A.F.Riedel, Brandenburgisch-preußischer Staatshaushalt, a.a.O., S.112f.

3) A.F.Riedel, Brandenburgisch-preußischer Staatshaushalt, a.a.O., S.118f. In den letzten Jahren der Regierungszeit des Königs betrugen diese Einkünfte etwa 5-6 Millionen Taler.

4) A.F.Riedel, Brandenburgisch-preußischer Staatshaushalt, a.a.O., S.119.

Tabelle Nr. 16: Die Staatsausgaben in Preußen nach Hauptausgabebereichen 1740-1850 (1)

Lfd.	Jahr	Fläche 1000 km²	Bewohner 1000	Ausgaben netto 1000 Taler	Hofetat 1000 Taler	Hofetat i.v.H. d.N.A.	Ziviletat 1000 Taler	Ziviletat i.v.H. d.N.A.	Militäretat 1000 Taler	Militäretat i.v.H. d.N.A.	Staatsschatz bzw. Schuldenetat 1000 Taler	Staatsschatz bzw. Schuldenetat i.v.H. d.N.A.
1	1740	125,3	2240,0	7049,4	1035,6			14,7	5346,0	75,8	667,8	9,5
2	1740/56			9578,0	1036,0			10,8	7951,1	83,1	590,9	6,1
3	1756/63			12795,8	1238,4			8,4	12795,8	86,8	708,6	4,8
4	1763/86			13228,1	1723,2			13,0	10564,6	79,9	940,3	7,1
5	1786	196,5	6000,0	17855,7	4491,9			25,1	12263,8	68,7	1100,0	6,2
6	1797	301,1	8660,0	20499,4	4345,3			21,2	14606,3	71,3	1547,8	7,5
7	1800	301,1	8920,0	24983,2	5772,3			23,5	15670,1	65,1	3540,8	14,4
8	1805	308,9	10024,0	26956,9	6775,5			25,1	17185,1	63,8	2996,3	11,1
9	1821	276,1	11480,8	52573,1	2573,1	4,9	15892,9	30,2	22804,3	43,4	11302,8	21,5
10	1829	276,1	12857,4	53369,1	2573,1	4,8	17694,0	33,2	22165,0	41,5	10937,0	20,5
11	1832	276,1	13138,7	53860,1	2573,1	4,8	17599,0	32,7	22798,0	42,3	10890,0	20,2
12	1835	279,7	13708,2	54313,1	2573,1	4,7	19360,0	35,7	23462,0	43,2	8918,0	16,4
13	1838	279,7	14165,4	55254,1	2573,1	4,7	20677,0	37,4	23436,0	42,4	8578,0	15,5
14	1841	279,7	15110,7	59448,6	2573,1	4,3	24480,5	41,2	23721,0	39,9	8674,0	14,6
15	1844	279,7	15708,7	61457,6	2573,1	4,2	26926,4	43,8	24604,2	40,0	7353,9	12,0
16	1847	279,7	16157,0	64106,7	2573,1	4,0	28443,8	44,4	25770,5	40,2	7319,3	11,4
17	1850	281,0	16608,0	68104,8	2573,1	3,8	32182,6	47,3	25773,9	37,8	7575,2	11,1

Gewinnungs- u.Erhebungs-kosten		Ausgaben brutto	Geschätzte bzw. tatsächliche Ausgaben brutto	Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung						
						Taler				
1000 Taler	i.v.H. d.B.A.	1000 Taler	1000 Taler	geschätzt	brutto	netto	Hof	Zivil	Milit.	Schatzschuld
						3,15		0,46	2,39	0,30
						2,97		0,75	2,04	0,18
						2,37		0,50	1,69	0,18
						2,80		0,65	1,75	0,40
						2,69		0,68	1,71	0,30
17524,4	25,0	70097,5	81899,0	7,13	6,11	4,58	0,22	1,38	1,99	0,99
17789,8	25,0	71158,9	83078,0	6,46	5,54	4,15	0,20	1,38	1,72	0,85
17953,4	25,0	71813,5	83806,0	6,38	5,47	4,10	0,20	1,34	1,73	0,83
18104,4	25,0	72417,5	84477,0	6,16	5,28	3,96	0,19	1,41	1,71	0,65
18418,0	25,0	73672,1	85872,0	6,06	5,20	3,90	0,18	1,46	1,65	0,61
17472,6	22,7	76921,2	90595,0	6,00	5,09	3,93	0,17	1,62	1,57	0,57
20376,2	24,9	81833,8	97200,0	6,19	5,21	3,91	0,16	1,71	1,57	0,47
21644,3	25,2	85751,0	94028,0	5,76	5,31	3,97	0,16	1,76	1,60	0,45
22869,5	25,1	90974,3	92150,5	5,55	5,48	4,10	0,15	1,94	1,55	0,46

1) Gebietsgröße und Bevölkerung der Jahre 1740-1805:Statistische Übersicht des preußischen Heerwesens in verschiedenen Zeitraumen,in:Mitteilungen des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus, 1.Jg.,Berlin 1848,S.52ff;Gebietsgröße und Bevölkerung der Jahre 1820-1850:Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates,a.a.O., 1.Jg.,S.1ff und E.Engel,Sterblichkeit und Lebenserwartung,a.a.O.,S.339.Vgl.Angaben für einzelne Jahre:G.von Viehbahn,a.a.O.,1.Bd.,S.115ff,2.Bd., S.25ff.
Die Staatsausgaben von 1740-1805 nach A.F.Riedel, Der brandenburgisch-preußische Staatshaushalt in den beiden letzten Jahrhunderten,Berlin 1866, Beilagen Nr.XII,XIII,XV,XVI,XX;O.Behre,Geschichte der Statistik in Brandenburg-Preußen bis zur Gründung des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus,Berlin 1905,S.98,104 und 107.
Die Staatsausgaben von 1821-1850 nach den veröffentlichten Etats in:Gesetzsammlung für die Kgl.Preuß.Staaten,1821,S.50;1829,S.15;1832,S.67; 1835,S.65;1838,S.199;1844,S.98;1850,S.179ff.
Die Summe der Erhebungs-und Gewinnungskosten wurde für die Jahre 1841,1844,1847 und 1850 F.W. von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,2.Bd.,2.Abt., S.337ff entnommen,für die Jahre 1821,1829,1832, 1835 und 1838 der Anteil der Gewinnungs- und Erhebungskosten an den Bruttoausgaben auf 25 v.H. in Anlehnung an von Reden geschatzt.Die Schatzung der tatsachlichen Bruttoausgaben von 1821-1847 nach F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,2.Bd., 2.Abt.,S.327;die Bruttoausgabensumme für 1850 nach der Ausgabenrechnung dieses Jahres.Die Ausgaben für die Kronrente in Höhe von 2 573 099 Taler sind den etatmäßigen Ausgaben der Jahre 1821-1847 zugeschlagen worden,da diese "Kronfidei-Kommissrente"bis zum Jahre 1848 in den Etats auf der Einnahmeseite vorweg in Abzug gebracht wurde.
Bis zum Jahre 1839 fehlt in den einzelnen Etats der durch eigene Einnahmen gedeckte Ausgabenanteil der Justizverwaltung.Für die Jahre 1841 und 1844 ist dieser Ausgabenteil den ausgewiesenen Justizausgaben zugeschlagen worden.Erst seit dem Finanzgesetz des Jahres 1847 wurden die Gesamtausgaben der Justizverwaltung in den Etats vollstandig ausgewiesen.

zwecke im Durchschnitt der ersten 16 Regierungsjahre Friedrichs II. die Ausgaben für Hof- unf Zivilzwecke und die Zahlungen an den Tresor zurückgedrängt haben, einen Anteil von 83 v.H. der Gesamtausgaben einnahmen, während nur 10,8 v.H. für Hof- und Zivilzwecke und 6,8 v.H. für den Staatsschatz verblieben. Während des Siebenjährigen Krieges 1756-63 wurden im Durchschnitt für das Militarwesen 86 v.H. der Gesamtausgaben verwendet, 8,4 v.H. für Hof- und Zivilzwecke sowie 4,8 v.H. für den Tresor. Dann, im jährlichen Durchschnitt der Jahre 1763-1786,weiteten Hof- und Zivilhaushalt sowie die Tresorzahlungen ihre Anteile auf 13,0 v.H. bzw. auf 7,1 v.H. aus,während die Militärausgaben auf 79,9 v.H. zurückgingen.Im letzten Regierungsjahr Friedrichs des Großen flossen noch zwei Drittel der Gesamtausgaben dem militarischen Verwendungsbereich zu,ein Viertel blieb den Hof- und Zivilzwecken vorbehalten, der Rest floß in den Staatsschatz.
Das Voranstehen der Militärausgaben darf nicht als eine Vernachlässigung der zivilen Aufgaben gesehen werden;allein die Aufwendungen für Landeskulturzwecke gibt der Staatsminister von Hertzberg für die Zeit von 1763 bis 1783 mit 40 Millionen Taler an(1);eine Schätzung,die nur auf die Hilfen für Kolonisten abstellt,setzt für die letzten zwanzig Jahre der Regierungszeit Friedrichs des Großen 25 Millionen Taler an(2); zur Förderung von Ge-

1) A.Comte de Hertzberg,Huit dissertations,Berlin 1787,S.248:"...que le Roi a répandu depuis la paix de Hubertsbourg conclue 1763, ainsi depuis 22 ans,chaque année à peu près deux millions d'écus en gratifications et biens faits extraordinaires dans ses Etats,de sorte que la somme totale monte depuis ce temps là à plus de 40 millions d'écus."Vgl.auch Angaben für einzelne Jahre und Landesteile bei J.Mauvillon,Von der Preußischen Monarchie unter Friedrich dem Großen, unter der Leitung des Grafen von Mirabeau abgefaßt und in einer sehr verbesserten deutschen Übersetzung hrsg.,3 Bde.,Leipzig und Braunschweig 1793/94,1.Bd.,S.110ff,S.142f und 394.

2) G.Schmoller,Epochen der preußischen Finanzpolitik, a.a.O.,S.181;dazu besonders:M.Beheim-Schwarzbach, Hohenzollernsche Colonisation.Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Staates und der Colonisation des östlichen Deutschland,Leipzig 1874, S.265ff.

werbe und Handel sollen während der ganzen Regierungszeit allein für die Kurmark 2 774 898 Taler ausgegeben worden sein(1).Von den Gesamteinnahmen der letzten Regierungsjahre sind nach Riedel 2-3 Millionen Taler jährlich für den Staatsschatz zurückgelegt worden,so daß für die laufenden Ausgaben nur etwa 16-17 Millionen Taler zur Verfügung standen(2).Beim Tode Friedrichs des Großen wiesen der Tresor und seine Nebendepots einen Bestand von 51,3 Millionen Taler auf(3),die Starke des Heeres war auf 200 000 Mann angewachsen,das Staatsgebiet hatte sich auf 196 500 km^2 vergrößert,und die Bevölkerung war auf 6 Millionen gestiegen.Das Wachsen der zentralen Staatsausgaben war knapp hinter der Bevölkerungszunahme zurückgeblieben:3,15 Taler zentrale Staatsausgaben entfielen auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre 1740,2,97 Taler dagegen im Jahre 1786.

Unter dem Nachfolger Friedrichs II. gingen die Staatseinnahmen im ersten Regierungsjahr um etwa 1 Million Taler zurück(4).Sie erreichten aber im

---

1)A.B.König,Versuch einer historischen Schilderung der Hauptveränderungen der Religion,Sitten,Gewohnheiten,Künste,Wissenschaften der Residenzstadt Berlin seit den ältesten Zeiten bis 1786, 5 Bde,Berlin 1792-98,5.Bd.,S.273;H.Rachel,Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen,in:Forsch. zur brandenburg.-preuß. Geschichte,Bd.40,Berlin 1927,S.221ff;von den 2,8 Millionen Talern entfielen allein 1,8 Millionen Taler auf die Seidenindustrie,im jährlichen Durchschnitt 40 000 Taler auf die Seidenindustrie und 20 000 Taler auf die anderen Gewerbezweige;vgl.H.Krüger,Zur Geschichte der Manufakturen und der Manufakturarbeiter in Preußen,Berlin 1858,S.127.

2)A.F.Riedel,a.a.O.,S.182

3)A.Naudé,Der preußische Staatsschatz unter König Friedrich Wilhelm II. und seine Erschöpfung,in: Forschungen zur Brandenb.-Preuß.Geschichte,Bd.16, Leipzig 1903,S.484;A.F.Riedel,a.a.O.,S.121,gibt die Höhe des Staatsschatzes mit 55,2 Millionen Taler an,rechnet dabei aber noch die Gelder hinzu, die schon teilweise unter Freidrich II.erübrigt worden waren,aber erst unter seinem Nachfolger thesauriert wurden.

4)A.F.Riedel,a.a.O.,S.187.

letzten Regierungsjahr Friedrich Wilhelms II. 20 500 000 Taler, von denen 71,3 v.H. für das Militärwesen, 21,2 v.H. für Hof- und Zivilzwecke und 7,5 v.H. für die Schuldentilgung verwendet wurden. Unter Friedrich Wilhelm III. stiegen die Ausgaben bis zum Jahre 1806 um 6,5 Millionen Taler, um ein Drittel in nur 10 Jahren. Im Etatjahr 1806/07 betrug die Ausgabensumme knapp 27 Millionen Taler, wovon 17,2 Millionen oder 63,8 v.H. für das Militärwesen, 6,8 Millionen oder 25,1 v.H. für Hof- und Zivilausgaben, knapp 2 Millionen Taler oder 7,0 v.H. für den Schuldendienst und 1,1 Millionen Taler oder 4,1 v.H. für den Staatsschatz Verwendung fanden(1). Die Ausgaben für das Militärwesen beliefen sich sonach zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur noch auf das Zweieinhalbfache dessen, was für den Hof- und Zivilbedarf ausgegeben wurde, während es zur Mitte des 18. Jahrhunderts noch mehr als das Siebenfache gewesen war. Ungeachtet dieser Verschiebung in der Ausgabenrelation war bis zum Jahre 1806 die Armeestärke auf 250 000 Mann angewachsen.

Während bis zum Ende der Regierungszeit Friedrichs des Großen das Verhältnis von Gesamtausgaben und Bevölkerungsstand sich nur unwesentlich verändert hatte - im Durchschnitt der einzelnen Jahre entfielen etwa 3 Taler auf den Kopf der jeweiligen Bevölkerung - , sanken die Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1797 auf 2,37 Taler, stiegen im Jahre 1800 wieder auf 2,80 Taler an und gingen bis 1806 wieder auf 2,69 Taler zurück. Am Ende des Jahrhunderts waren danach die Staatsausgaben hinter der Bevölkerungszunahme zurückgeblieben. Der Rückgang wirkte sich sowohl auf das Militär- wie auf das Hof- und Zivilwesen aus: Die Ausgaben für Militärzwecke pro Kopf der Bevölkerung gingen von 2,04 Taler im Jahre 1786 auf rund 1,7 Taler in den Jahren 1797, 1800 und 1806 zurück; die Ausgaben für Hof- und Zivilzwecke von 0,75 Taler im Jahre 1786 auf 0,50 Taler im

1) A.F. Riedel, a.a.O., S. 234f und Beilagen XVII-XX; O. Behre, a.a.O., S. 107.

Jahre 1797, stiegen auf 0,65 Taler im Jahre 1800 und weiter auf 0,68 Taler im Jahre 1805. Die Ausgaben für den Staatsschatz bzw. für den Schuldendienst lagen mit 0,4 Talern im Jahre 1800 und 0,3 Talern pro Kopf im Jahre 1805 über dem Stand der Jahre 1786 und 1797 mit je 0,18 Talern.

Für die Zeit vom Tilsiter Frieden bis zum ersten veröffentlichten Etat im Jahre 1821 ist keine Aufstellung über die Höhe und Verwendung der Staatsausgaben bekannt geworden. Danach lassen sich die Ausgaben an Hand der seit 1829 im dreijährigen Abstand, ab 1847 dann Jahr für Jahr veröffentlichten Etats in der Gesetzsammlung des preußischen Staates verfolgen. Bis zum Jahre 1846 bestanden neben den publizierten noch geheime Etats, deren Höhe nicht genau zu bestimmen ist(1). Außerdem wurde bis zu diesem Zeitpunkt der Erhebungs- und Gewinnungskostenanteil unberücksichtigt gelassen(2). Die Etats weisen bis zu diesem Zeitpunkt nur Nettoziffern aus. Eine eigentliche Zivilliste, wie in Bayern und Baden, bestand nicht. Statt dessen war der Krone in Form der "Kronfideikommiss-Rente" eine mit 2,6 Millionen Taler dotierte Revenue aus den Domanen und Forsten vorbehalten. Diese erschien aber nur in den Etats der Jahre 1849 und 1850 unter dem Titel "Dotationen" auf der Ausgabenseite; in den vorhergehenden Etats war sie auf der Einnahmeseite von den Einkünften der Domänen- und Forstverwaltung abgesetzt worden. Um dies zu berücksichtigen, ist in der Übersicht der Tabelle Nr. 16 die Kronrente den etatmäßigen Ausgaben hinzugerechnet worden.

---

1) Ähnlich wie der Schuldenetat von 1820 "für immer geschlossen" sein sollte, war anfangs auch der Ausgabenetat mit 50 Millionen Taler fixiert worden; die Überschüsse sollten in den Staatsschatz fließen. Um dieses Ziel zu erreichen, überschritten die publizierten Etats nur geringfügig die festgelegte Summe, die geheimen Etats dagegen nahmen die darüber hinausgehenden Einnahme- und Ausgabegrößen auf.

2) Eingehende Kritik zu den preußischen Etats: F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2. Bd., 2. Abt., S. 96ff und 326ff.

Während die Bevölkerung Preußens vom Jahre 1821 bis zum Jahre 1850 um 44,6 v.H. zunahm, wuchsen die Staatsausgaben im gleichen Zeitraum nur um 29,5 v.H.. Dieses Zurückbleiben der Staatsausgaben hinter dem Bevölkerungszuwachs drückt sich entsprechend in den Quoten aus, die auf den Kopf der Bevölkerung entfallen: Von 4,58 Taler im Jahre 1821 fiel die Quote auf 3,90 Taler im Jahre 1838, und stieg langsam bis auf 4,10 Taler im Jahre 1850 an. Innerhalb der Gesamtausgaben verschob sich der Anteil der Hauptverwendungsbereiche beträchtlich: Dadurch, daß der Militäretat von 1850 gegenüber dem des Jahres 1821 nur eine Zunahme von 13 v.H.aufwies, die Kronrente konstant blieb, und die Ausgaben für den Schuldendienst in dieser Zeit um 33 v. H.abnahmen, während die Ausgaben des Ziviletats um 94,8 v.H. zunahmen, konnte der Anteil der Ausgaben für Zivilzwecke fortlaufend steigen: Von 30,2 v.H. im Jahre 1821 auf 41,2 v.H.im Jahre 1841, wo er erstmals den Anteil der Militärausgaben übertraf, und schließlich im Jahre 1850 auf 47,3 v.H..

Der Anteil der Militärausgaben, bis 1838 noch relativ konstant - im Durchschnitt der ersten fünf Etats 42,5 v.H. der Gesamtausgaben einnehmend - fiel im Durchschnitt der Jahre 1841,1844 und 1847 auf 40,0 v.H. und 1850 sogar auf 37,8 v.H.. Der beträchtliche Rückgang der Ausgaben für das Schuldenwesen ließ den Anteil an den Gesamtausgaben von 21,5 v.H. im Jahre 1821 auf 11,1 v.H. im Jahre 1850 fallen. Die durch die sinkende Staatsverschuldung frei gewordenen Ausgabenbeträge flossen dem Ziviletat zu. Die Ausgabequoten pro Kopf der Bevölkerung bestätigen dies: Rückgang der Ziffer der Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung für den Schuldendienst von 1 Taler auf 0,46 Taler, stetiger Zuwachs der Zivilausgaben von 1,38 Taler auf 1,94 Taler und eine deutliche Abnahme der Militärausgaben von 1,99 Taler im Jahre 1821 auf 1,55 Taler im Jahre 1850.

Die Berechnung der Brutto-Staatsausgaben kann das geschilderte Entwicklungsbild der Staatsausgaben nicht modifizieren, weil für die Jahre 1821 bis 1838 ein gleichmäßiger Gewinnungs- und Erhebungskostenzuschlag in Anlehnung an die veröffentlichten Bruttoausgaben der Jahre 1847/50 gewählt und für die Jahre 1841 und 1847 die Berechnung von Redens herangezogen wurde, die von diesem Zuschlag nicht wesentlich abweicht (1). So zeigt die Entwicklung der Bruttoausgaben vom Jahre 1821 auf das Jahr 1850 eine Zunahme um 29,8 v.H.; auf den Kopf der Bevölkerung entfielen 1821 6,11 Taler und 1850 5,78 Taler. Die Schätzung der tatsächlichen Brutto-Staatsausgaben für die Zeit bis 1846 unter der Annahme, daß diese etwa um 20 v.H. über den veröffentlichten Etatsummen lagen und bei einem Aufschlag von 22 v.H. für die Erhebungs- und Gewinnungskosten (2), würde lediglich einen Zuwachs der gesamten Brutto-Ausgaben von 1821 bis 1850 um 12,5 v.H. ergeben; die Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung wären danach noch stärker gefallen, nämlich von 7,13 Taler auf 5,55 Taler. Diese Schätzung hat zu viele Unsicherheiten, als daß sie als verläßliches Maß genommen werden könnte; außerdem erlaubt sie nicht den Anteil der einzelnen Verwendungsbereiche an den Gesamtausgaben auch nur annähernd zu bestimmen. Gleichwohl weist diese Schätzung eine deutliche Parallele zu den Angaben auf, die Engel für die Brutto-Staatsausgaben Preußens im fünfjährigen Abstand für die Zeit von 1820-1850 gegeben hat (3). Unter Hinzuziehung der Bevölkerungsziffern ergibt sich nachstehende Tabelle :

---

1) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2. Abt., S. 337ff.
2) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2. Abt., S. 327.
3) E. Engel, Kritische Beiträge zur vergleichenden Finanzstatistik der Groß- und Mittelstaaten Europas, mit besonderer Berücksichtigung der Militärbudgets, in: Zeitschrift des Kgl. Preuß. Statist. Bureaus, 2.Jg. (1862) S. 158.

Tabelle Nr. 17:

Die Brutto-Staatsausgaben in Preußen von 1820-1850 (nach Engel) (1)

Lfd. Nr.	Jahr	Bewohner 1000	Ausgaben brutto 1000 Taler	Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung Taler
1	1820	11272,5	72818,9	6,46
2	1825	12256,7	71089,6	5,80
3	1830	12988,2	73207,5	5,64
4	1835	13708,2	77561,8	5,66
5	1840	14928,5	80544,1	5,40
6	1845	15941,2	84552,3	5,30
7	1850	16608,0	93604,1	5,64

Alle Angaben Engels liegen für die Jahre 1820-1845 um etwa 12,5 v.H. niedriger als die geschätzten Brutto-Ausgaben. Entsprechend liegen die Kopfquoten um durchschnittlich 0,7 Taler unter den nach den geschätzten Brutto-Ausgaben berechneten Kopfquoten. Die Angaben für das Jahr 1850 entsprechen sich etwa, weil sie auf gleichen Vorlagen basieren. Die Richtung der Ausgabenentwicklung ist nach beiden Quellen die gleiche: der Rückgang der Brutto-Staatsausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Preußen von 1820-1850 von 7,13 Taler auf 5,55 Taler nach der Schätzung in Anlehnung an von Reden, von 6,46 Taler auf 5,64 Taler nach den Angaben Engels.

1) Zusammengestellt und berechnet nach E. Engels, Kritische Beiträge, a.a.O., S. 158; ders. Sterblichkeit und Lebenserwartung, a.a.O., S. 339.

2. Das Budget 1821-1850 nach Dienstzweigen und funktionellen Kategorien

Die Ablösung der Kameralverwaltung durch eine Ministerialorganisation, die Neufassung des Abgabewesens und die Überleitung vom provinziellen Etatwesen zu einer umfassenden zentralen Budgetanlage, eingeleitet seit 1808 als ein Teil des bedeutenden Reformwerkes des preußischen Staates zu Beginn des 19. Jahrhunderts, wurden durch die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1813/15 gebremst und, durch den Gebietszuwachs als Ergebnis des Wiener Kongresses an andere Voraussetzungen geknüpft und beeinflußt von restaurativen Tendenzen, in eine andere Richtung gelenkt (1). Wohl wurden Staatsverwaltung, Abgabewesen, Finanzkontrolle und Staatsschuldenwesen in breit angelegter Reform den modifizierten Verhältnissen staatlicher Neuordnung nach und nach angepaßt, aber die "Repräsentation des Volkes" und die "Ausarbeitung einer schriftlichen Urkunde als Verfassung des preußischen Reichs", die das königliche Patent vom 22. Mai 1815 (2) zugesichert hatte, blieben zunächst aus und konnten erst, ausgelöst durch die Märzereignisse des Jahres 1848, in der Verfassungsurkunde des preußischen Staates vom 31. Januar 1850 erreicht werden (3). Die Entwicklung des preußischen Etatwesens, vor allem seine

---

1) Vgl. E. Klein, Von der Reform zur Restauration, a.a.O., S. 241ff; R. Grabower, Preußens Steuern vor- und nach den Befreiungskriegen, Berlin 1932; die Reform von 1807-1813, S. 141ff; die endgültige Finanzreform 1818-1822, S. 413ff; G. Schmoller, Epochen, a.a.O., S. 189ff; F.R. Schneider, Geschichte der formellen Staatswirtschaft, a.a.O., Reformen 1808-1813, S. 138ff; Reformen 1813-1850, S. 150ff.
2) Gs. S., 1815, S. 103ff.
3) Gs. S., 1850, S. 17ff.

negative Publizität, ist ein unmittelbarer Reflex der bis 1850 nicht gelösten Verfassungsfrage. Die Entfaltung des konstitutionellen Budgetrechts hatte in Baden, Bayern und Württemberg schon weit eher die Offenlegung der staatlichen Finanzwirtschaft begünstigt. Anders als bei Bayern und Baden läßt die Dürftigkeit der preußischen Finanzquellen für diese Zeit eine Darstellung in der Form, wie sie bei den konstitutionell verankerten Staatshaushaltswesen der beiden süddeutschen Staaten vorgenommen werden konnte, nicht zu, so daß hier ein anderes Gliederungsschema für die Staatsausgaben Preußens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts angewendet werden muß. Erst das Budget des Jahres 1850 läßt sich, da zu diesem Zeitpunkt die Budgetansätze im Detail und nicht in einem untrennbaren Konglomerat verschiedener, unter einem Posten zusammengefaßter Ausgabezweige ausgewiesen wurden, nach funktionellen Kategorien gliedern. Da die Aufstellungsverfahren der preußischen Etats sich mehrfach änderten und so einen detaillierten Vergleich aller Etats bis zum Jahre 1850 erschweren, wird hier der einzig möglichen Gliederung nach Verwaltungszweigen für die Jahre 1821, 1829, 1841, 1844, 1847 und 1850 gefolgt. (vgl. Tabelle Nr. 18).

1. Kronrente

Diese dem königlichen Hause durch das Staatsschuldengesetz vom 17. Januar 1820 (1) zugesprochene Rente von 2 573 099 Talern aus den Domänen und Forsten, die ihres rechtlichen Ursprungs nach "aus der Vereinigung fürstlicher Chatullgüter und den eigentlichen Kammergütern" (2) hervorgegangen war,

---

1) Gs.S., 1820, S. 9f; vgl. O. Schwarz und G. Strutz, Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, 1.Bd., 1.Lief., Berlin 1900, S. 33f.
2) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2.Abt., S. 357.

Tabelle Nr. 18: Die Staatsausgaben in Preußen nach Verwaltungszweigen 1821-1850 (1)

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1821 1 000 Taler	1821 i.v.H.	1829 1 000 Taler	1829 i.v.H.	1841 1 000 Taler	1841 i.v.H.
1	Kronrente	2 573,1	4,9	2 573,1	4,5	2 573,1	4,3
2	Politische Führung u. allgemeine Verwaltung	3 400,6	6,4	2 704,0	4,7	2 673,0	4,5
3	Verteidigung	22 804,3	43,4	22 165,0	39,0	23 721,0	39,9
4	Justiz	1 720,0	3,3	5 331,0	9,3	5 727,5	9,6
5	Inneres	2 460,3	4,7	2 496,0	4,4	2 742,0	4,6
6	Finanzen	272,1	0,5	263,0	0,5	244,0	0,4
7	Kultus, Unterrichts- u. Gesundheitswesen	2 000,0	3,8	2 347,0	4,1	3 029,0	5,1
8	Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten	1 574,0	3,0	2 650,0	4,7	4 434,0	7,5
9	Schuldendienst	11 302,8	21,5	10 937,0	19,2	8 674,0	14,6
10	Renten, Pensionen Entschädigungen	2 700,0	5,1	3 435,0	6,0	3 295,0	5,5
11	Allgemeine Fonds	1 766,0	3,4	2 076,0	3,6	2 236,0	4,0
12	Gesamtausgabe	52 573,1	100,0	56 877,1	100,0	59 448,6	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1844 1 000 Taler	i.v.H.	1847 1 000 Taler	i.v.H.	1850 1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	2 573,1	4,2	2 573,1	4,0	2 573,1	3,8
2	Politische Führung u. allgemeine Verwaltung	2 764,3	4,5	2 777,8	4,3	3 044,4	4,5
3	Verteidigung	24 604,2	40,0	25 770,5	40,2	25 773,9	37,8
4	Justiz	5 985,2	9,7	6 499,9	10,2	9 041,3	13,3
5	Inneres	2 926,0	4,8	3 164,0	5,0	4 956,5	7,3
6	Finanzen	258,6	0,4	271,8	0,4	254,1	0,4
7	Kultus,Unterrichts- u. Gesundheitswesen	3 119,9	5,1	3 272,9	5,1	3 373,7	5,0
8	Handel,Gewerbe u. öffentliche Arbeiten	4 791,7	7,8	5 652,9	8,8	6 636,0	9,7
9	Schuldendienst	7 353,9	12,0	7 319,3	11,4	7 575,2	11,1
10	Renten,Pensionen Entschädigungen	3 352,7	5,4	4 491,8	7,0	4 301,6	6,3
11	Allgemeine Fonds	3 728,0	6,1	2 312,7	3,6	575,0	0,8
12	Gesamtausgabe	61 457,5	100,0	64 106,7	100,0	68 104,8	100,0

hatte nicht den rechtlichen Charakter einer Zivilliste, weil sie nicht auf einer Garantie durch das gesamte Staatseinkommen beruhte. Angesehen und behandelt als eine der Verwaltung der Domänen und Forsten obliegende Dotation, war sie bis 1848 stets von den Einkünften der Domänen- und Forstverwaltung abgesetzt und nicht in den Etats aufgeführt worden. Wenn auch ohnehin diese Rente nur einen Teil der Einnahmen des königlichen Hauses darstellte (1), muß in diesem Zusammenhang doch die "Kronfideikommiss-Rente" als Staatsausgabe angesehen und in die Berechnung der Staatsausgaben einbezogen werden. Da die Höhe dieser Rente unabänderlich feststand, und die Gesamtausgaben zunahmen, fiel ihr Anteil an den Gesamtausgaben von 4,9 v.H. im Jahre 1821 auf 3,8 v.H. im Jahre 1850.

2. Politische Führung und allgemeine Verwaltung:

Hierunter fallen die Ausgaben für das Geheime Kabinett, das Staatsministerium, das Auswärtige, die Oberpräsidien, die Verwaltung der Archive, der Münze, des Staatsschatzes und der Oberrechnungskammer. Es können nicht eingeschlossen werden die allgemeinen Verwaltungsausgaben der übrigen Ministerien, weil die Etats bis 1847 nur eine einzige Summe für das jeweilige Ministerium nachweisen, ohne sie nach bestimmten Verwendungsrichtungen aufzuschlüsseln. Die für die oben angeführten Zwecke der politischen Führung und Verwaltung getätigten Ausgaben lagen mit rund 2,7 Millionen Talern in den Jahren 1829, 1841, 1844 und 1847 unter der Ausgabe des Jahres 1821 mit 3 400 600 Talern (2) und der des Jahres 1850 mit

1) Über das Grundeigentum der Krone vgl. Jahrbuch f.d. amtl. Statistik, a.a.O., 1.Jg., S. 117.
2) Eingeschlossen sind hier allerdings noch die Ausgaben für die Consistorien und Medizinal-Collegien.

Anm. zu S. 169:
1) Quellen: vgl. Tabelle Nr. 16, S. 158.

3 044 400 Talern. Der Anteil an den Gesamtausgaben sank dementsprechend von 6,4 v.H. im Jahre 1821 bis auf 4,3 v.H. im Jahre 1847 und stieg 1850 auf 4,5 v.H. an. Abgesehen vom ersten preußischen Etat hielten sich danach die Ausgaben der Verwaltung und Staatsführung bis 1847 in Preußen nahezu konstant. An der Weitung der Staatsausgaben waren sie nicht beteiligt (1).

3. Verteidigung:

Die nach dem Zusammenbruch Preußens von 1806/07 durch von Scharnhorst (1755-1813) eingeleitete und durch von Boyen (1771-1848) weitergeführte Heeresreform, deren bedeutendster Ausdruck die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht (3jährige Dienstzeit und Beschränkung auf 1 Jahr "für junge Leute gebildeten Standes") durch das Wehrgesetz vom 3. September 1814 (2) war, bestimmte, dauerhafter und wirksamer als jede andere Reform der Steinschen Ära, die Militärverfassung des preußischen Staates auch nach 1815 (3). Die Sollstärke des Heeres wuchs von 130 000 Mann im Jahre 1820 auf 135 000 Mann im Jahre 1840 und ging bis 1850 wieder auf 131 000 Mann zurück (4). Die etatmäßigen Verteidigungsausgaben stiegen von 1821-1850 nur von 22 804 300 Taler auf 25 773 900

---

1) Über die Zusammensetzung der einzelnen Verwaltungsausgaben vgl. F.W. von Reden, Finanz-Statistik, a.a.O., 2.Bd., 2.Abt., S. 358-372.
2) Gs.S., 1814, S. 78.
3) L. von Rönne, Das Staatsrecht der preußischen Monarchie, 2.Bd., in: Verwaltungsrecht, Leipzig 1863, S. 63ff; C. Bornhak, Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts, 3.Bd., Berlin 1886, S. 108ff;
4) E. Engel, Erklärung und Entgegnung zur Kritik an dem Artikel: Kritische Beiträge zur vergleichenden Finanzstatistik der Groß- und Mittelstaaten Europas mit besonderer Berücksichtigung ihrer Militärbudgets, in: Zeitschrift d. Kgl. Preuß. Stat. Bureaus, 2. Jg., Berlin 1862, S. 191.

Taler, mithin um 13,0 v.H.; ihr Anteil an den Gesamtausgaben sank von 43,4 v.H. im Jahre 1821 auf 37,8 v.H. im Jahre 1850. Neben den etatmäßigen Ausgaben standen noch die Aufwendungen für besondere Rüstungen und das zeitweise über der Sollstärke stehende aktive Militär.
Bedeutend übertroffen wurde die Sollstärke allerdings nur während der Jahre 1830/32 und 1848/49 um rund 70 000 Mann, dagegen 1820-1829 sogar jährlich um durchschnittlich 14 000 Mann unterschritten (1). Die Summe der außerordentlichen militärischen Ausgaben gibt Engel für die Zeit von 1820-1849 mit 52 955 730 Taler an, wovon allein 32 672 766 Taler auf die Jahre 1830-34 und 19 638 580 Taler auf die Jahre 1845-49 entfielen (2). Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch 2,5 v.H. der Einwohner Preußens unter Waffen standen, sank diese Quote im Jahre 1816 auf 1,3 v.H., im Jahre 1830 auf 1,0 v.H. und bis auf 0,8 v.H. im Jahre 1850 (3). Ähnlich wie in Bayern und Baden ist danach, abgesehen von den Kosten der erhöhten militärischen Bereitschaft in den Revolutionsjahren, der Militäraufwand auch im "Militärstaat" Preußen, gemessen an der Entwicklung der Gesamtausgaben, zurückgegangen.

4. Justiz:

Die Ausgaben für die Rechtspflege (die für die öffentliche Sicherheit sind unter den Ausgaben des Ministeriums des Innern begriffen) können nur für den Zeitraum von 1829-1850 verglichen werden, denn für das Jahr 1821 ist der durch eigene Einnahmen der Justizverwaltung gedeckte Ausgabenteil nicht bekannt. Die Ausgaben für die Wahrnehmung der öffentlichen Rechtspflege stiegen von 1829-1847 von 5 331 000 Taler auf 6 499 900 Taler

1) E.Engel, Erklärung und Entgegnung, a.a.O.,S.191.
2) E.Engel, Kritische Beiträge, a.a.O., S. 159.
3) E.Engel, Kritische Beiträge, a.a.O., S. 160.

und infolge der Aufhebung der Patrimonialgerichtsbarkeit (1) auf 9 041 300 Taler im Jahre 1850; der Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich von 9,3 v.H. im Jahre 1829 auf 13,3 v.H. im Jahre 1850. Die Zunahme der Justizausgaben wurde bestimmt durch die Überführung der Rechtspflege aus standesherrlichem und städtischem Bereich in Staatshand und durch eine grundlegende Umgestaltung der Gerichtsverfassung und -verwaltung (2).

5. Inneres:

Die Ausgaben für Inneres (3) umfassen die Aufwendungen für die Verwaltung des Ministeriums, für das statistische Bureau, die landrätlichen Behörden, die Polizeiverwaltung, Armen- und Wohltätigkeitsanstalten, die Landwirtschaft und das Deichwesen. Bis zum Jahre 1847 lassen sich die einzelnen Aufwendungen für diese Zwecke nicht voneinander trennen, da sie in den einzelnen Etats jeweils in einer Summe ausgewiesen wurden. Von 1821-1850 stiegen die Ausgaben für Inneres auf das Doppelte, der Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich von 4,7 v.H. auf 7,3 v.H.. Die bedeutendste Zunahme ist von 1847-1850 zu beobachten.

6. Finanzen:

Wenig unterschiedlich gestaltete sich die Ausgabenhöhe der Zentralfinanzverwaltung; die Ausgaben bewegten sich zwischen 244 000 Taler und 272 000 Taler. Der Anteil an den Gesamtausgaben sank von 0,5 v.H. auf 0,4 v.H. innerhalb des hier betrachteten Zeitraumes.

7. Kultus, Unterrichts- und Gesundheitswesen:

Einzelne Nachweisungen über die Ausgabenhöhe dieser unterschiedlichen Verwendungszwecke inner-

---

1) Gesetz vom 2.Januar 1849, Bekanntmachung und Ergänzungsgesetz vom 22.April bzw. 26.April,Gs.S., 1849, S. 1ff; 1851, S. 180ff.
2) Vgl. O.Schwarz und G.Strutz,a.a.O., 2.Bd.,5.Lief., S.1731ff; C.Bornhak,Preuß.Verwaltungsrecht,a.a.O. 3.Bd., S. 122ff.
3) Zur Geschichte des Ministeriums des Innern und seines Verwaltungsbereiches vgl.O.Schwarz und G.Strutz, a.a.O., 2.Bd., 3.Lief., S. 1279ff.

halb des seit 1817 bestehenden Ministeriums der "Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten" liegen nicht vor (1). Insgesamt stiegen die Ausgaben dieses Ministeriums von 2 000 000 Taler im Jahre 1821 auf > 373 000 Taler im Jahre 1850; ihr Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich von 3,8 v.H. auf 5,0 v.H..

8. Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:

Die unter dieser Kategorie begriffenen Ausgaben umfassen vielerlei: die Generalpost- und Eisenbahnverwaltung, die Verwaltung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens, den Stein- und Wasserstraßenbau, die Förderung von Handel und Gewerbe, die technischen Bau-, Gewerbe- und Schiffahrtsdeputationen und in den Jahren 1847 und 1850 auch die Ausgaben für den Eisenbahnbau. Die Vorgeschichte dieses Ministeriums, das durch königlichen Erlaß vom 17. April 1848 (2) gegründet wurde, hatte schon 1817 begonnen, als Staatskanzler von Hardenberg durch die Gründung eines Ministeriums "des Handels, der Gewerbe und des gesamten Bauwesens" das erste Wirtschaftsministerium eines deutschen Staates errichtet hatte. Aber 1825 war dieses Ministerium schon wieder aufgelöst und sein Aufgabenbereich dem Innenministerium zugewiesen worden. Im Jahre 1830 wurde es kurzfristig bis 1838 als "Ministerium für Handels- und Gewerbeangelegenheiten" wieder ins Leben gerufen. Seit 1834 aber liefen die verschiedenen Aufgabenbereiche wieder zur Seehandlung sowie zum Innen- und Finanzministerium zurück, bis dann kurz vor der Jahrhundertmitte die stark angewachsenen Aufgabenbereiche des Handels, der Gewerbe, der Industrie und des Verkehrs eine eigene ministerielle Organisationsform erforderlich

---

1) Zur Geschichte dieses Ministeriums vgl.O.Schwarz und G.Strutz, a.a.O., 2.Bd., 1.Lief., S. 14ff; C.Bornhak, Preuß.Verwaltungsrecht, a.a.O., 3.Bd., S. 144ff, 205ff.
2) Gs.S., 1848, S. 109.

machten (1). Bis zum Jahre 1844 sind in den Etats die einzelnen Ausgabegrößen für die verschiedenen Verwendungsbereiche nicht ausgewiesen. Lediglich einzelne Angaben für Chausseebauten finden sich vom Jahre 1835 an. Der bedeutendste Teil der Ausgaben floß in den Unterhalt und Neubau der Staatsstraßen: 1841: 3 Millionen Taler, 1844: 2,8 Millionen Taler, 1847: 3 Millionen Taler und 1850: 3,1 Millionen Taler. Für die Beteiligung des Staates am Eisenbahnbau wurden 1847 1,2 Millionen Taler und 1850 1,5 Millionen Taler ausgegeben. Für die Gewerbeförderung sorgte bis zur Gründung des Ministeriums ein "Fonds für gewerbliche Zwecke", dem bis zum Jahre 1828 jährlich 65 000 Taler, dann 100 000 Taler zur Verfügung standen. Diese Mittel wurden in erster Linie für das Gewerbeinstitut in Berlin, die "technische Deputation", als Prämien für Erfindungen, Zuschüsse an Gewerbeschulen, als Beihilfen zur Publikation technischer Informationen, zur Anschaffung von Mustern und Modellen und zur Unterstützung der Gewerbevereine verwandt, nur in Ausnahmefällen zur direkten Subventionierung von privaten Gewerbe- und Industrieunternehmungen (2). Die Gesamtausgaben für "Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten" stiegen von 1821-1850 um mehr als das Vierfache, von 1 574 000 Taler auf 6 636 000 Taler; der Anteil an den Gesamt-

---

1) Vgl.O.Schwarz und G.Strutz, a.a.O., 2.Bd.,4.Lief., S.1009ff; F.Facius, Wirtschaft und Staat. Die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung in Deutschland vom 17.Jahrhundert bis 1945,in: Schriften des Bundesarchivs, Bd. 6, Boppard 1959, S. 46f, 56f.

2) Vgl. I.Mieck, Preußische Gewerbepolitik in Berlin 1806-1844. Staatshilfe und Privatinitiative zwischen Merkantilismus und Liberalismus,in: Veröffentl. d. Hist.Kommission zu Berlin, Bd.30, Publikationen zur Geschichte der Industrialisierung, Bd. 1, Berlin 1965, S. 32ff; U.P.Ritter, Die Rolle des Staates in den Frühstadien der Industrialisierung. Die preußische Industrieförderung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Volkswirtschaftliche Schriften, H.60, Berlin 1961, S. 65ff.

ausgaben nahm laufend zu, betrug 3,0 v.H. im Jahre 1821, stieg bis auf 7,5 v.H. im Jahre 1841 und erreichte 9,7 v.H. im Jahre 1850.

9. Staatsschulden:

Da die Staatsschulden bis zur Jahrhundertmitte bedeutend herabgesetzt wurden, konnten die Ausgaben für den Schuldendienst in der Folge gemindert werden; von 11 302 800 Taler im Jahre 1821 fielen die Aufwendungen bis auf 7 319 300 Taler im Jahre 1847 und wiesen lediglich im Jahre 1850 eine nicht allzu gewichtige Steigerung auf 7 575 200 Taler auf. Der Anteil an den Gesamtausgaben ging dementsprechend stark zurück, von 21,5 v.H. im Jahre 1821 auf 11,1 v.H. im Jahre 1850.

10. Allgemeine Schuldverpflichtungen, Renten, Pensionen:

Diese Ausgaben, die sich vornehmlich aus den Pensionen der Staatsdiener, den Renten für Mitglieder aufgehobener geistlicher Korporationen, bestimmten Entschädigungen für eingezogene Stiftungskapitalien und Gnadenbewilligungen zusammensetzten, stiegen im Laufe der hier betrachteten Zeitspanne von 2 700 000 Taler auf 4 301 600 Taler. Die Zunahme dieser Leistungen war daher bedeutender als das Anwachsen der Staatsausgaben insgesamt: der Anteil an den Gesamtausgaben stieg von 5,1 v.H. im Jahre 1821 auf 7,0 v.H. im Jahre 1847 und fiel auf 6,3 v.H. im Jahre 1850.

11. Allgemeine Fonds.

Diese Fonds wurden bis zum Ende der vierziger Jahre vorzüglich zur Deckung unvorhergesehener Aufgaben als Dispositionsfonds benutzt; bis zum Jahre 1848 wurden daher auch keine außerordentlichen Etats veröffentlicht. Der deutliche Rückgang der Fondsgrößen vom Jahre 1847 auf das Jahr 1850 ist das äußere Zeichen für die Überleitung der allgemeinen Fonds auf die außerordentlichen Etats. Die Höhe der Fonds war bis 1847 nicht unbeträchtlich: Immerhin

war ihr Anteil an den Gesamtausgaben von 3,4 v.H. im Jahre 1821 bis auf 4,0 v.H., im Jahre 1841 und weiter auf 6,1 v.H. im Jahre 1844 angestiegen, um dann im Zuge der Auflösung dieser Fonds im Jahre 1850 nur noch 0,8 v.H. der Gesamtausgaben zu betragen. Ein eigentlicher außerordentlicher Etat bestand bis zum Jahre 1847 nicht; lediglich in den Jahren 1841, 1844 und 1847 findet sich in den einzelnen Finanzgesetzen ein Posten von jeweils 2,5 Millionen Taler für "extraordinäre" Ausgaben für Chaussee-, Hafen und Strombauten. Der außerordentliche Etat des Jahres 1850 wies 4 925 213 Taler aus, von denen auf das Ministerium für "Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten" 2 Millionen Taler (1 775 000 Taler für Land-und Wasserbauten, 250 000 Taler für den Chausseeneubaufonds), auf das Kriegsministerium 1 710 360 Taler, auf öffentliche Sicherheit und Rechtspflege 598 967 Taler, auf die "geistlichen, Medizinal- und Unterrichtsangelegenheiten" 248 000 Taler, auf das Finanzministerium 241 000 Taler und auf die Förderung der Landwirtschaft 126 886 Taler entfielen.

Neben diesen etatmäßig ausgewiesenen Ausgaben waren bis zum Ende des Jahres 1847 in den im Jahre 1820 neu eingerichteten Staatsschatz 34 246 828 Taler geflossen (1). Bis zum Jahre 1840 waren davon hauptsächlich zu außerordentlichen Rüstungszwecken in den Jahren 1830-32 12 792 421 Taler und bis 1847 zusätzlich 2 040 439 Taler (davon 2 Millionen Taler zur Deckung des Defizits der preußischen Staatsbank) ausgegeben worden. Das Vermögen des Staatsschatzes, der Ende 1847 immerhin noch einen Barbestand von 19 433 968 Taler aufwies, schmolz bis zum Ende des Jahres 1849 infolge der außer-

---

1) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2. Abt., S. 630f; vgl. A.Moser, a.a.O., S. 143.

ordentlichen Erfordernisse dieser Jahre (1) auf 3 857 494 Taler zusammen, wovon 2 172 494 Taler in bar vorhanden waren. Anfangs der fünfziger Jahre wurde der Restbestand von den besonderen Rüstungsaufwendungen vollständig aufgezehrt. Damit war auch der letzte bis dahin in Europa bestehende Staatsschatz verschwunden.

Obwohl die preußischen Etats die Entwicklung der einzelnen Ausgaberichtungen nicht so deutlich erkennen lassen wie die bayrischen und badischen Budgets, zeigt sich trotzdem die veränderte Ausgabenstruktur zur Mitte des Jahrhunderts gegenüber dem Jahre 1821. Zurückgegangen sind die Anteile der Staatsausgaben, die auf die Kronrente, die politische Führung und allgemeine Verwaltung, die Verteidigung, die Finanzverwaltung, die Staatsschulden und die allgemeinen Fonds entfallen. Erhöht haben ihren Anteil die Ausgaben für die Rechtspflege, für Inneres (mit Einschluß der Förderung der Landwirtschaft und der Wahrung der öffentlichen Sicherheit), für den Kultus, das Unterrichts- und Gesundheitswesen, die Förderung von Handel und Gewerbe, das Verkehrswesen und Renten- und Pensionsleistungen. Abgesehen von den Ausgaben für den Staatsschuldendienst zeigt sich der gleiche Strukturwandel in der Ausgabengestaltung wie in Bayern und Baden.

Um auch die Gliederung der preußischen Staatsausgaben nach funktionellen Verwendungsbereichen für das Jahr 1850 im Vergleich zu Bayern und Baden zu zeigen, wird hier die Umrechnung der preußischen Staatsausgaben nach dem funktionellen Prinzip angeführt (vgl. Tabelle Nr. 19).

---

1) u.a. wurden 3 Millionen Taler zur Einlösung von Kassenanweisungen, 3 Millionen Taler zur Erweiterung des Geschäftsverkehrs der Preußischen Staatsbank, 1 Million Taler zur Errichtung von Lombard- und Diskonto-Kassen, 2 Millionen Taler für Heeresbedürfnisse, 1 Million Taler zur Beschäftigung Arbeitsloser und 2 Millionen Taler zur Deckung von Einnahmeausfällen benutzt.

Tabelle Nr. 19:
Die ordentlichen Staatsausgaben Preußens im Jahre 1850, gegliedert nach funktionellen Verwendungsbereichen

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	2 573,1	3,8
2	Politische Führung u. zentrale Vw.	4 098,1	6,0
3	Verteidigung	25 773,9	37,8
4	Öffentl. Sicherheit u. Rechtspfl.	11 542,8	17,0
5	Kultus	1 302,7	1,9
6	Bildungswesen	1 646,2	2,4
7	Sozialwesen	166,6	0,2
8	Gesundheitswesen	293,9	0,4
9	Landwirtschaft	1 414,1	2,1
10	Handel, Gewerbe, Industrie	456,4	0,7
11	Verkehr	6 160,9	9,1
12	Schuldendienst	7 575,2	11,1
13	Pensionen, Renten	2 992,7	4,4
14	Sonstige Zwecke	2 108,2	3,1
15	Gesamtausgaben	68 104,8	100,0

Die Hauptanteile der Staatsausgaben fielen demnach mit 37,8 v.H. auf das Militärwesen, 17,0 v.H. auf die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege, 11,1 v.H. auf das Staatsschuldenwesen, gefolgt von den Ausgaben für das Verkehrwesen mit 9,1 v.H. und

die politische Führung und zentrale Verwaltung mit 6,0 v.H.. Die geringsten Ausgabenanteile nahmen die Aufwendungen für das Sozialwesen mit 0,2 v.H., für das Gesundheitswesen mit 0,4 v.H. und die Ausgaben zur Förderung von Handel, Gewerbe und Industrie mit 0,7 v.H. in Anspruch.

IV. Die Staatsausgaben der deutschen Staaten zur Mitte des 19.Jahrhunderts

1. Volumen und Struktur der Staatsausgaben nach Hauptausgabebereichen

Im Anschluß an die Einzeldarstellungen für Bayern, Baden und Preußen wird die Fächerung der Staatsausgaben aller deutscher Staaten zur Mitte des 19.Jahrhunderts gezeigt (vgl.Tabelle Nr.20). Die Ausgaben, gegliedert nach dem Aufwand für die regierende Familie, das Militärwesen, den Schuldendienst und die Zivilzwecke, sind einheitlich in Taler als Nettoausgaben berechnet, da dies der einzig gangbare Weg ist, einen Vergleich der Ausgabengestaltung aller deutschen Staaten für die Mitte des 19.Jahrhunderts durchzuführen. Die Publikation der Staatsausgaben war selbst zur Mitte des Jahrhunderts noch so mangelhaft und unvollständig, daß für Lauenburg und Schaumburg-Lippe nur unvollständige Angaben vorliegen (1). Zu beachten ist, daß in den Budgets einiger kleinerer Staaten ein Teil des Aufwandes für Kreis- und Gemeindebedürfnisse enthalten ist, der aus den Haushaltsansätzen nicht ausgeschieden werden kann. Das drückt sich deutlich in den hohen Ausgabequoten für den Zivilaufwand in den beiden anhaltischen Staaten - Dessau und Bernburg - und den Stadtstaaten aus. Die Unzulänglichkeit der öffentlichen Haushaltsführung einiger deutscher Kleinstaaten noch bis zur Mitte des 19.Jahrhunderts äußert sich in dem Nebeneinander verschiedener Kassen - meist Kammer-,Landes oder Domänenkasse - ohne einheitlichen gemein-

1) Die Vermutung, daß man eine vollständige Finanzstatistik der deutschen Bundesstaaten kaum in einigen Jahrzehnten erwarten dürfe, die der Staatswissenschaftler Höck im Jahre 1823 aussprach, hatte sich bewahrheitet.A.J.D.A.Höck, Materialien,a.a.O.,S. III.

Tabelle Nr. 20: Die Staatsausgaben der deutschen Staaten nach Hauptverwendungsbereichen um 1850

Lfd. Nr.	Staat	Einwohner	Staatsausgab.	Kronrente		Militärwesen		Schuldendienst		Zivilaufwand		Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Taler				
		1000	1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. h.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	Ges. Ausg.	Kron-rente	Militärw.	Schuld-end.	Zivil-aufw.
1	Preußen	16608,0	68104,8	2573,1	3,8	25773,9	37,8	7575,2	11,1	32182,6	47,3	4,10	0,15	1,55	0,46	1,94
2	Bayern	4555,1	19242,5	1687,6	8,8	4880,9	25,4	5694,4	29,6	6979,4	46,2	4,22	0,37	1,07	1,25	1,53
3	Sachsen	1908,8	7463,8	721,4	9,7	2238,9	30,0	1588,1	21,3	2915,4	39,0	3,91	0,38	1,17	0,83	1,53
4	Hannover	1772,2	8448,3	777,6	9,2	1988,8	23,5	1965,4	23,3	3716,5	44,0	4,77	0,44	1,12	1,11	2,10
5	Württemberg	1757,9	6582,7	549,2	8,3	1336,3	20,3	1352,4	20,5	3344,8	50,9	3,74	0,31	0,76	0,77	1,90
6	Baden	1360,8	5465,3	513,0	9,4	1223,8	22,4	671,1	12,3	3057,4	55,9	4,02	0,38	0,90	0,49	2,25
7	Schlesw.-Holstein	873,2	6116,3	63,5	1,0	4651,1	76,1	153,6	2,5	1248,4	20,4	7,00	0,07	5,33	0,17	1,43
8	Hessen	859,0	3414,0	405,9	11,9	955,3	28,0	372,7	10,9	1680,1	49,2	3,97	0,47	1,11	0,43	1,96
9	Kurhessen	765,5	3405,5	392,2	11,5	980,9	28,8	202,7	6,0	1829,7	53,7	4,45	0,51	1,28	0,27	2,39
10	Mecklenlenburg-Schwerin	538,5	2870,9	258,9	9,0	796,9	27,7	523,5	18,2	1291,6	45,1	5,33	0,48	1,48	0,77	2,40
11	Nassau	428,9	2031,7	204,2	10,0	335,1	16,5	344,9	17,0	1147,5	56,5	4,74	0,48	0,78	0,80	2,68
12	Oldenburg	280,1	1473,2	184,0	12,5	360,1	24,5	121,9	8,3	807,2	54,7	5,26	0,66	1,29	0,43	2,88
13	Braunschweig	272,8	1880,7	221,0	11,8	370,0	19,7	421,0	22,4	868,7	46,1	6,89	0,81	1,36	1,54	3,18
14	Sachsen-Weimar	263,1	1372,6	250,0	18,2	135,6	9,9	306,1	22,3	680,9	49,6	5,21	0,95	0,51	1,16	2,59

Lfd. Nr.	Staat	Einwohner 1000	Staatsausgab. 1000 Taler	Kronrente 1000 Taler	Kronrente i.v. H.	Militärwesen 1000 Taler	Militärwesen i.v. H.	Schuldendienst 1000 Taler	Schuldendienst i.v. H.	Zivilaufwand 1000 Taler	Zivilaufwand i.v. H.	Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Taler: Ges. Ausg.	Kronrente	Militärw.	Schuldend.	Zivilaufw.
15	Sachsen-Meiningen-Hildburghaus.	164,3	761,1	114,3	15,0	59,3	7,8	152,2	20,0	435,3	57,2	4,63	0,69	0,36	0,93	2,65
16	Sachsen-Altenbg.	132,7	664,6	102,0	17,3	74,2	11,2	66,2	9,7	422,2	61,8	5,01	0,77	0,56	0,50	3,18
17	Sachsen-Gotha	105,7	674,2	111,1	16,5	71,0	10,5	143,2	21,2	348,9	51,8	6,38	1,05	0,67	1,36	3,30
18	Lippe-Detmold	105,4	415,0	85,0	20,5	40,0	9,6	20,0	4,8	270,0	65,1	3,94	0,81	0,38	0,19	2,56
19	Mecklenburg-Strelitz	97,0	669,7	255,1	38,1	80,7	12,1	70,4	10,5	263,5	39,3	6,90	2,63	0,83	0,72	2,72
20	Reuß-Schleiz	78,5	291,6	100,0	34,2	38,4	13,2	20,0	6,9	133,2	45,7	3,71	1,27	0,49	0,26	1,70
21	Schwarzburg-Rudolstadt	70,2	342,0	83,4	24,4	38,1	11,1	35,3	10,3	185,2	54,2	4,87	1,19	0,54	0,50	2,64
22	Anhalt-Dessau	64,1	511,4	120,0	23,5	39,3	7,7	36,1	7,0	316,0	61,8	7,97	1,87	0,61	0,56	4,93
23	Schwarzburg-Sondershaus.	60,4	432,8	123,9	28,6	28,8	6,7	59,6	13,8	220,5	50,9	7,17	2,05	0,48	0,99	3,65
24	Waldeck-Pyrmont	58,6	287,0	61,6	21,5	36,8	12,8	69,7	24,3	118,9	41,4	4,90	1,05	0,63	1,19	2,03

Lfd. Nr.	Staat	Einwohner	Staatsausgab.	Kronrente		Militärwesen		Schuldendienst		Zivilaufwand		Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Taler				
		1000	1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	Ges. Ausg.	Kronrente	Militärw.	Schuldend.	Zivilaufw.
25	Anhalt-Bernbg.	50,7	432,5	75,0	17,3	63,3	14,6	56,0	13,0	238,2	55,1	8,53	1,48	1,25	1,10	4,70
26	Lauenburg	48,0	334,4	++		84,5	25,3	12,9	3,9	+		6,97		1,76	0,27	
27	Sachsen-Koburg	45,0	196,3	15,0	7,7	26,6	13,5	38,2	19,5	116,5	59,3	4,36	o,33	0,59	0,85	2,59
28	Anhalt-Köthen	40,7	399,9	75,1	18,8	25,0	6,3	188,8	47,2	111,0	27,7	9,83	1,85	0,61	4,64	2,73
29	Reuß-Greiz	36,5	144,2	42,7	29,6	17,7	12,2	15,0	10,4	68,8	47,8	3,95	1,17	0,49	0,41	1,88
30	Schaumburg-Lippe	29,1	224,0	+		20,4	9,1	152,5	67,9	+		7,70		0,70	5,24	
31	Hessen-Homburg	24,4	167,2	37,7	22,6	17,7	10,6	50,1	30,0	61,7	46,8	6,85	1,55	0,72	2,05	2,53
32	Hamburg	203,4	2823,9			287,1	10,2	1332,0	47,1	1204,8	42,7	13,88		1,41	6,55	5,92
33	Bremen	82,1	958,9			86,8	9,1	348,1	36,3	524,0	54,6	11,68		1,06	4,24	6,38
34	Lübeck	47,5	358,7			53,4	14,9	115,0	32,1	190,3	53,0	7,55		1,12	2,42	4,01
35	Frankfurt	69,8	834,4			128,0	15,3	280,2	33,6	426,2	51,1	11,95		1,83	4,01	6,11

Berechnet und zusammengestellt nach folgenden Quellen:

1. Preußen:
Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten, 1850, S.179ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 2.Bd., 2.Abt., S.337ff; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 1.Jg., S.59ff, und 5.Jg.,II.Abt., a.a.O., S.30ff.

2. Bayern:
Gesetzblatt für das Königreich Bayern, 1849, S.491ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.72ff.

3. Sachsen:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.129lff.

4. Hannover:
Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 1.Jg., S.201; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1834ff; W.Lehzen, Hannovers Staatshaushalt, a.a.O., 2.Theil, S.705ff.

5. Württemberg:
Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Stuttgart 1852, S.40ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.220f; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 3.Jg., S.72f.

6. Baden:
Großherzogliches Badisches Regierungsblatt, 1851, S.50ff.

7. Schleswig-Holstein:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1457ff; vgl. Staatsrechnung für das Jahr 1849 über die Staatseinnahmen und Ausgaben der Herzogthümer Schleswig-Holstein, Kiel 1850. Die Höhe der Zivilliste wurde im Budget für das Jahr 1850 nicht festgesetzt, so daß die hier angeführten Ausgaben für die regierende Familie sich nur auf die Apanagen der herzoglichen Häuser Sonderburg, Glücksburg und Augustenburg beziehen. Da die Ausgaben für den Hofstaat ohnehin nur den Anteil der Herzogtümer Schleswig-Holstein an den Gesamtausgaben des königlichen dänischen Hofes in Kopenhagen darstellen, sind sie mit den Kronrenten der regierenden Familien der anderen Staaten nicht vergleichbar. Nach der Staatsrechnung vom Jahre 1845 waren in diesem Jahre insgesamt 456 627 Taler als Anteil für die königlich dänische Zivilliste und als Apanagen ausgegeben worden.

8. Hessen:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.444ff.

9. Kurhessen:
Sammlung von Gesetzen, Verordnungen,Ausschreibungen...für Kurhessen, a.a.O., 12.Bd., 1849, S.25ff; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.524ff.

10. Mecklenburg-Schwerin:
Staatshaushalts-Etat des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin für das Jahr von Johannis 1850 bis dahin 1851, a.a.O., S.1ff; F.W.von Reden,Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1131ff.

11. Nassau:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 1.Abt., S.610ff.

12. Oldenburg:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1047ff.

13. Braunschweig:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.986ff; vgl.Kybitz, Der Staatshaushalt des Herzogtums Braunschweig in den Jahren 1838-1886, in: Finanzarchiv (1888) 5.Jg., 2.Bd., S.187-233. Die Ausgaben sind zusammengestellt aus der Landeskasse, der Kammerkasse und der Verwaltung des Kloster- und Studienfonds. Die Ausgaben für den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen in Höhe von 308 000 Talern sind in der Aufstellung nicht enthalten.

14. Sachsen-Weimar:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1403ff; M.Boelcke, Finanzen im Großherzogtum Sachsen-Weimar, a.a.O., S.148 und S.154ff.

15. Sachsen-Meiningen-Hildburghausen:
G.Brückner, Landeskunde des Herzogthums Meiningen a.a.O., 1.Theil, S.483ff.

16. Sachsen-Altenburg:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1427.

17. Sachsen-Gotha:
Gesetzsammlung für das Herzogthum Gotha, 6.Bd., Gotha 1851, S.627ff.

18. Lippe-Detmold:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1497. Die aus sieben Einzelkassen zusammengerechneten Angaben beziehen sich auf das Jahr 1848.

19. Mecklenburg-Strelitz:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1135ff; Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 2.Jg., S.220ff. Die Ausgaben beziehen sich auf das Rechnungsjahr 1847/48 und sind aus den landständischen Kassen, dem Kabinettsamte und der großherzoglichen mecklenburg-strelitzschen Rentei zusammengestellt worden.

20. Reuß-Schleiz:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1509.

21. Schwarzburg-Rudolstadt:
Gesetzsammlung für das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt, 13.Jg., Rudolstadt 1852, S.181. Etat für das Jahr 1852.

22. Anhalt-Dessau:
Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Dessau, 5.Bd., Dessau 1850, S.1830f.

23. Schwarzburg-Sondershausen:
Gesetzsammlung für das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen vom Jahre 1852, Sondershausen 1852, S.177ff; Etat für die Finanzperiode 1852/55.

24. Waldeck-Pyrmont:
Fürstlich Waldeckische Regierungsblätter vom Jahre 1850, 40.Jg., Meringhausen 1850, S.227ff.

25. Anhalt-Bernburg:
Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Bernburg, 9.Bd., Bernburg 1850, S.376f; vgl.F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S.1007ff.

26. Lauenburg:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1441. +) Da die Höhe der an den Königlichen Hof in Kopenhagen zu liefernden Rente für das Jahr 1850 nicht anzugeben ist, kann auch die Höhe der Zivilausgaben nicht beziffert werden; beide Ausgabeposten zusammen nehmen mit 237 000 Taler 70,8 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch. ++) Im Durchschnitt der Jahre 1843/47 waren rund 196 000 Taler an den dänischen Hof geliefert worden.

27. Sachsen-Koburg:
Gesetzsammlung für das Herzogtum Coburg aus dem Jahre 1852, 1853 und 1854, Coburg 1854, S.375; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1425.

28. Anhalt-Köthen:
Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Dessau, a.a.O., 5.Bd., S.1334f; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt.,S.1432.

29. Reuß-Greiz:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1509.

30. Schaumburg-Lippe:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1497. +) Da die Ausgabentrennung von Hof- und Zivilausgaben noch nicht vollzogen war, können diese Ausgaben nur in der Summe von 51 100 Taler = 23,0 v.H. der Gesamtausgaben angegeben werden.

31. Hessen-Homburg:
F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,S.1513. Voranschlag für 1851/52.

32. Hamburg:
Statistische Tabellen zur Kenntnis der Zustände Hamburgs 1816-1852, Beilage zu: Beiträge zur Statistik Hamburgs, a.a.O.,; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt.,S.1548ff. Etat für 1851.

33. Bremen:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1582ff. Etat für 1851; vgl.E.Fitger, Die Finanzen Bremens, a.a.O., S.239.

34. Lübeck:
F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1597ff. Etat für 1851.

35. Frankfurt:
Gesetz- und Statutensammlung der Freien Stadt Frankfurt, 11.Bd., Frankfurt a/M. 1853, S.85f; F.W.von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S.1616ff. Etat für 1851.

samen Finanzplan: so in Braunschweig, Sachsen-Koburg-Gotha, Mecklenburg-Strelitz, Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe, Reuß-Greiz und Reuß-Schleiz.

Innerhalb dieser Zusammenstellung nimmt das Budget Schleswig Holsteins eine Sonderstellung ein: es war ein Kriegsbudget, geprägt von den finanziellen Erfordernissen der Erhebung Schleswig-Holsteins gegen Dänemark nach der Inkorporation Schleswigs durch Dänemark. Zudem war für diese Jahre eine Zivilliste, die als Beitrag zu der Kronrente des königlichen Hofes in Kopenhagen zu verstehen ist, nicht festgesetzt, sondern es wurden nur die nicht sehr bedeutenden Apanagen für die Mitglieder der Häuser Glücksburg und Augustenburg ausgewiesen.

Unter Beachtung der angezeigten Vorbehalte hinsichtlich der Mängel einiger kleinstaatlicher Budgets läßt sich festhalten: in nahezu allen deutschen Staaten stand um 1850 der Zivilaufwand allen anderen Ausgaben voran; Ausnahmen bildeten nur das Kriegsbudget Schleswig-Holsteins und die durch die außerordentlich hohe Verschuldung bedingten Aufwendungen für den Schuldendienst in Anhalt-Köthen, 47,2 v.H., in Schaumburg-Lippe, 67,9 v.H. und in Hamburg, 47,1 v.H.. Außer in Sachsen, Schleswig-Holstein, Anhalt-Köthen und Schaumburg-Lippe erreichte der Zivilaufwand in allen Staaten mehr als 40 v.H. der Gesamtausgaben; die Spitzen des Zivilanteils lagen in Lippe-Detmold, 65,[illegible] v.H., Sachsen-Koburg, 62,3 v.H., Altenburg 61,8 v.H. und Anhalt-Dessau, 61,8 v.H..
Beachtenswert ist, daß der Anteil der Ausgaben für das Militärwesen in den kleineren Staaten weitaus geringer war als in den größeren. Von den 21 Staaten, die weniger als 250 000 Einwohner zählten, betrug der Anteil des Verteidigungsaufwands bis auf Lauenburg, 25,3 v.H., und Frankfurt, 15,3 v.H., weniger als 15 v.H. der Gesamtausgaben, hingegen in den Staaten mit mehr als 500 000 Einwohnern etwa

ein Viertel, ausgenommen Württemberg mit lediglich 20,3 v.H., und Preußen mit 37,8 v.H..
Andererseits war der Ausgabenanteil für die Kronrente in allen über 500 000 Einwohner zählenden Staaten, abgesehen vom preußischen und schleswig-holsteinischen Beispiel, mit durchschnittlich knapp 10 v.H. weitaus geringer als in den Kleinstaaten mit einer Bevölkerung von weniger als 250 000 Einwohnern, wo der Anteil sich zwischen 15 v.H. (Meiningen-Hildburghausen) und 38,1 v.H., (Mecklenburg-Strelitz) bewegte. Der relativ geringe Anteil der Krondotation in Sachsen-Gotha, 15,1 v.H., und Sachsen-Koburg, 11,1 v.H., ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß beide Herzogtümer finanz- und verwaltungsmäßig getrennt, politisch aber einem gemeinschaftlichen herzoglichen Haus angehörten.

Der Aufwand für den Schuldendienst war unmittelbar abhängig von der Höhe der jeweiligen Staatsschuld, Von den 14 Staaten, die mehr als 20 v.H. ihrer Ausgaben auf den Schuldendienst verwandten (Bayern, Sachsen, Württemberg, Schaumburg-Lippe, Hessen-Homburg, Hamburg, Bremen, Lübeck, Frankfurt, Hannover, Braunschweig, Sachsen-Weimar, Waldeck, Anhalt-Köthen), standen alle bis auf Hannover und Württemberg an der Spitze der Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1850 (vgl. Tab. Nr. 9). Der Kleinstaat Anhalt-Bernburg, der den 8. Rang in der Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung im Jahre 1850 einnahm, wies zwar nur 13,0 v.H. der Gesamtausgaben für den Schuldendienst aus, hatte aber damit nur seine Zinsverpflichtungen erfüllt; für die Tilgung war in diesem Etat nichts vorgesehen. Weitere 4 Staaten (Mecklenburg-Schwerin, Nassau, Meiningen-Hildburghausen und Koburg) wandten für den Schuldendienst 15-20 v.H. der Gesamtausgaben auf.
Nur 8 Staaten (Hessen, Kurhessen, Oldenburg, Altenburg, Lippe-Detmold, Reuß-Schleiz, Anhalt-Dessau und Lauenburg) gaben weniger als 10 v.H. ihrer Gesamtausgaben für den Schuldendienst aus. Es waren bis auf Anhalt-Dessau - auch hier waren für dieses

Jahr nur Zinszahlungen vorgesehen - die Staaten, die 1850 die geringste Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung aufwiesen (zwischen 2,8 und 14 Taler).

Deutlicher noch als die Verhältniszahlen äußert sich die Ausgabenstruktur in den Ausgabequoten pro Kopf der Bevölkerung. Die relativ hohen Aufwendungen für Zivilzwecke in den kleineren Staaten wirken sich entsprechend auf die Gesamtsumme aus und verschieben die Relation der übrigen Aufgabenbereiche im Vergleich zu denen der anderen Staaten. So lassen die Ausgabequoten pro Kopf der Bevölkerung die Gewichte der Ausgabenrichtung für die Kronrente, das Militärwesen und den Schuldendienst deutlicher hervortreten: in den 11 Staaten mit über 400 000 Einwohnern gingen die Ausgaben für die Krondotation nicht über 0,51 Taler pro Kopf der Bevölkerung hinaus; in den 8 Staaten mit 100 000 - 400 000 Einwohnern bewegte sich die Quote zwischen 0,66 (Oldenburg) und 1,05 Taler (Gotha), in den restlichen 11 monarchisch regierten Staaten mit weniger als 100 000 Einwohnern, von denen Angaben zur Verfügung stehen, lagen die Ausgabequoten für die regierenden Familien, abgesehen von Koburg 0,33 Taler, zwischen 1,05 Taler (Waldeck) und 2,63 Taler (Mecklenburg-Strelitz).

Im Gegensatz dazu lagen die Quoten für den Verteidigungsaufwand in den größeren Staaten im allgemeinen über denen der kleineren Staaten. Auffällig ist, daß die Kosten für das besoldete Militär und die Bürgerwehr mit 1,06 Taler in Bremen, 1,12 Taler in Lübeck, 1,41 Taler in Hamburg und 1,83 Taler in Frankfurt pro Kopf der Bevölkerung deutlich über dem Durchschnitt aller anderen Staaten lagen. Sonach hatte die Freie Stadt Frankfurt im Jahre 1850 die höchsten ordentlichen Ausgaben für das Militärwesen, mit 1,83 Talern pro Kopf der Bevölkerung vor Preußen mit 1,55 Taler. Außer in Württemberg und Baden mit 0,76 bzw. 0,90 Taler pro Kopf der Bevölkerung, lagen in den über 500 000 Einwohner zählenden Staaten die Ausgaben für die

Verteidigung zwischen 1,11 Taler (Hessen) und 1,55 Taler (Preußen). In dem sich im Kriegszustand befindlichen Schleswig-Holstein erreichte die Quote sogar 5,3 Taler. In allen anderen Staaten bewegten sich, abgesehen von Oldenburg, Braunschweig, Strelitz, Bernburg, Lauenburg und den Stadtstaaten, die Militärausgaben pro Kopf der Bevölkerung lediglich zwischen 0,5 und 0,7 Taler pro Kopf der Bevölkerung.

Die Ausgaben für den Schuldendienst erreichten in 7 Staaten mehr als 2 Taler pro Kopf der Bevölkerung: in Hamburg 6,55 Taler, Schaumburg-Lippe 5,24 Taler, Anhalt-Köthen 4,64 Taler, Bremen 4,24 Taler, Frankfurt 4,01 Taler, Lübeck 2,42 Taler und Hessen-Homburg 2,05 Taler. Damit übertrafen allein die Ausgaben für den Schuldendienst in Hamburg, Schaumburg-Lippe, Anhalt-Köthen, Frankfurt und Bremen den Gesamtbetrag aller Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Sachsen, 3,91 Taler, Hessen, 3,97 Taler, Reuß-Greiz, 3,95 Taler, Reuß-Schleiz, 3,71 Taler und Lippe-Detmold, 3,94 Taler. In den meisten Staaten lag der Aufwand für den Schuldendienst zwischen 0,5 und 1,4 Taler, lediglich in 8 Staaten unter 0,5 Taler: Schleswig-Holstein, Hessen, Kurhessen, Oldenburg, Lippe-Detmold, Reuß-Greiz, Lauenburg und Reuß-Schleiz.

Die Kopfquoten für zivile Zwecke standen in allen Staaten, außer Schleswig-Holstein, Hamburg, Anhalt-Köthen und Schaumburg-Lippe, allen anderen Ausgaben voran. In 10 Staaten betrug die Ausgabe mehr als 3 Taler: in Bremen 6,38 Taler, Frankfurt 6,11 Taler, Hamburg 5,92 Taler, Anhalt-Dessau 4,93 Taler, Anhalt-Bernburg 4,70 Taler, Lübeck 4,01 Taler, Schwarzburg-Sondershausen 3,65 Taler, Sachsen-Gotha 3,30 Taler, in Braunschweig und Sachsen-Altenburg je 3,18 Taler.

In den übrigen Staaten bewegte sich die Quote zwischen 1,4 (Schleswig-Holstein) und 3,0 Taler (Meiningen-Hildburghausen). In den über 1 Million Bewohner zählenden Staaten zwischen 1,5 (Bayern) und 2,3 Taler (Württemberg). Danach lagen im allgemeinen die Ausgaben für Zivilzwecke in den kleinen Staaten etwas höher als in den großen Staaten, selbst unter der Berücksichtigung, daß in den Ausgaben der kleineren Staaten lokal bedingte Ausgaben eingeschlossen sind.

Die Gesamtausgaben pro Kopf der Bevölkerung bewegten sich, abgesehen von den Freien Städten, zwischen 3, 7 Taler (Reuß-Schleiz) und 9,8 Taler (Anhalt-Köthen); in 14 Staaten lagen sie zwischen 3,7 und 4,9 Taler (Preußen, Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Hessen, Kurhessen, Nassau, Lippe-Detmold, Reuß-Schleiz, Schwarzburg-Rudolstadt, Waldeck-Pyrmont und Reuß-Greiz); in 6 Staaten zwischen 5,0 und 5,9 Taler (Schwerin, Oldenburg, Sachsen-Weimar, Meiningen-Hildburghausen, Altenburg, Sachsen-Koburg); in 4 Staaten zwischen 6 und 6,9 Taler (Braunschweig, Sachsen-Gotha, Strelitz, Hessen-Homburg); in 7 Staaten betrugen sie 7,0 Taler und mehr (Schleswig-Holstein, Anhalt-Dessau, Schwarzburg-Sondershausen, Bernburg, Lauenburg, Köthen und Schaumburg-Lippe). In den Stadtstaaten, wo Staats- und Kommunalausgaben zusammenfielen, bewegten sich die Gesamtausgaben pro Kopf der Bevölkerung zwischen 7,55 Taler (Lübeck) und 13,88 Taler (Hamburg).

Wird darauf abgestellt, die Summen und Durchschnittsgrößen der Ausgaben für alle deutschen Staaten zu berechnen, kann diesen Werten nur begrenzte Aussagekraft beigemessen werden. Einmal sind die Ausgaben für Lauenburg und Lippe-Detmold unvollständig, zum anderen verfälscht die Einbeziehung der Ausgaben der Stadtstaaten das Bild, weil bei ihnen Kommunal- und Staatsausgaben zusammenfallen und sie keine Ausgaben für ein regierendes Haus auf-

weisen; außerdem wurden die Ausgaben Schleswig-Holsteins bestimmt von den kriegerischen Auseinandersetzungen mit Dänemark, auch fehlte eine eigentliche Zivilliste. Insofern können die Höhe der Ausgaben und die Durchschnittsgrößen pro Kopf der Bevölkerung für alle Ausgaberichtungen vollständig nur für die deutschen Monarchien ohne Schleswig-Holstein, Lauenburg und Schaumburg-Lippe angegeben werden. Da Preußen innerhalb dieser Zusammenstellung ein besonderes Gewicht zukommt und die Ausgabengestaltung sich deutlich von der der anderen Monarchien unterscheidet, wird,ähnlich wie bei der Darstellung der Staatsverschuldung,eine Aufteilung zwischen Preußen und den übrigen deutschen Monarchien vorgenommen (vgl. Tab. Nr. 21).

Diese Zusammenstellung läßt erkennen: die Gesamtausgaben aller 35 deutschen Staaten beliefen sich zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf 149 796 400 Taler, wovon 47 129 900 Taler oder 31,5 v.H. für das Militärwesen und 23 906 300 Taler oder 16,0 v.H. für den Schuldendienst bestimmt waren. Die Höhe der Gesamtausgaben pro Kopf der Bevölkerung betrug danach 4,42 Taler, für das Militärwesen wurden 1,39 Taler, für den Schuldendienst 0,71 Taler pro Kopf der Bevölkerung ausgegeben. Wegen der fehlenden Angaben über die Höhe der Kronrenten in Lauenburg und Schaumburg-Lippe und der unvollständigen Zivilliste des Herzogtums Schleswig-Holstein, muß sich die Summen- und Durchschnittsgrößenrechnung für alle deutschen Staaten auf diese Werte beschränken.

Werden nur die eigentlich vergleichbaren 28 Monarchien (ohne Schleswig-Holstein, Lauenburg und Schaumburg-Lippe) in Betracht gezogen - das sind der Einwohnerzahl nach 97,8 v.H. der Gesamtbevölkerung aller deutschen Monarchien - so tritt die Ausgabenstruktur deutlicher hervor: 46,8 v.H. der Gesamtausgaben nahm der Zivilaufwand in Anspruch, 30,3 v.H. flossen der Landesverteidigung zu, der Staatsschuldendienst verzehrte 15,6 v.H.,und der

abelle Nr. 21

ie Staatsausgaben nach Hauptausgabebereichen in Preußen und den übrigen deutschen Staaten um 1850

fd. Nr.	Staaten	Einwohner	Staatsausgaben	Kronrente		Militärwesen		Schuldendienst		Zivilaufwand		Ausgaben pro Kopf der Bevölkerung in Taler				
		1000	1000 Taler	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	1000 Taler	i.v. H.	Ges. Ausg.	Kronrente	Milit. wesen	Schuld. dienst	Zivilaufw.
1	Deutsche Staaten insges.	33858,0	149796,4			47129,9	31,5	23906,3	16,0			4,42		1,39	0,71	
2	Deutsche Monarchien ohne Schlesw. Holstein, Lauenburg und Schaumb.-Lippe	32504,9	138145,5	10076,5	7,3	41818,6	30,3	21512,0	15,6	64738,4	46,8	4,25	0,31	1,29	0,66	1,99
3	Deutsche Monarchien ohne Preußen, Schlesw. Holstein, Lauenbg., Schaumb.-Lippe	15896,9	70040,7	7503,4	10,7	16044,7	22,9	13936,8	19,9	32555,8	46,5	4,41	0,47	1,01	0,88	2,05
4	Preußen	16608,0	68104,8	2573,1	3,8	25773,9	37,8	7575,2	11,1	32182,6	47,3	4,10	0,15	1,55	0,46	1,94

Aufwand für das regierende Haus verlangte 7,3 v.H.. Auf den Kopf der Bevölkerung entfiel eine Gesamtausgabe von 4,25 Taler; darin teilten sich der Zivilaufwand mit 1,99 Taler, das Militärwesen mit 1,29 Taler, der Schuldendienst mit 0,66 Taler und die Kronrente mit 0,31 Taler.

Von diesen Werten heben sich deutlich jene Größen ab, die erscheinen, wenn die Staaten aufgeteilt werden in Preußen und die übrigen Monarchien ohne Schleswig-Holstein, Lauenburg und Schaumburg-Lippe. Sichtbar wird die deutliche Scheidung der Ausgabenstruktur zwischen Preußen und dem übrigen Deutschland: ähnlich hoch stellte sich zwar der Anteil der Zivilausgaben an den Gesamtausgaben mit 47,3 v.H. in Preußen und 46,5 v.H. in den übrigen Monarchien, aber umso deutlicher tritt das unterschiedliche Gewicht der übrigen Ausgabenrichtungen in Erscheinung: während der Militäretat Preußens 37,8 v.H. der Gesamtausgaben beanspruchte, waren es in den übrigen 27 Monarchien nur 22,9 v.H.; die Ausgaben für das Schuldenwesen erreichten in Preußen nur einen Anteil von 11,1 v.H., in den übrigen Staaten dagegen 19,9 v.H.; nur 3,8 v.H. der Gesamtausgaben hingegen erforderte in Preußen der königliche Hof, 10,7 v.H. die regierenden Häuser der übrigen Monarchien.

Die Berechnung der Ausgabehöhen pro Kopf der Bevölkerung vertieft den Unterschied: die Gesamtausgaben übertrafen in den übrigen Monarchien mit 4,41 Taler pro Kopf der Bevölkerung die preußische Quote von 4,10 Taler, dreimal so hoch wie in Preußen stellte sich die Kopfquote für die Kronrente, 0,47 Taler gegenüber 0,15 Taler; etwa um ein Drittel niedriger als in Preußen lag die Quote für die Landesverteidigung, 1,01 Taler gegenüber 1,55 Taler; nahezu doppelt so hoch wie die preußische Ausgabe war die Quote für den Schuldendienst, 0,88 Taler gegenüber 0,46 Taler. Die Ausgaben für Zivilzwecke übertrafen mit 2,05 Talern pro Kopf der Bevölkerung die preußischen Aufwendungen von 1,94 Taler hin-

gegen nur geringfügig.
Was sich bei der Darstellung der Staatsverschuldung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts schon deutlich hervorhob, nämlich die in Preußen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts im Gegensatz zu den übrigen deutschen Staaten gegenläufige Bewegung der öffentlichen Schuld tritt auch in der Schilderung der Ausgabenstruktur zu Tage: Preußen zeigt ein von den übrigen deutschen Staaten durchaus verschiedenes Strukturbild der Hauptausgaberichtungen. Die Gründe dafür sind folgende: Die fortlaufende Reduzierung der öffentlichen Schuld seit den Jahren der Neuetablierung des preußischen Staates, ohne im Zeitraum von 1833 bis 1849 neue Anleihen aufzunehmen, erlaubte es, die Ausgaben für das Schuldenwesen im Gegensatz zu den anderen Staaten bedeutend einzuschränken. Dagegen erforderten die Kosten der militärischen Bereitschaft zur Sicherung der Machtstellung Preußens innerhalb des Deutschen Bundes und Europas ein großes Militärbudget, auf das vor allem die mittleren und kleineren Staaten Deutschlands verzichten konnten. Die Krondotation wurde seit dem ersten Etat konstant gehalten; bei wachsendem Budgetumfang mußte ihr Anteil an den Gesamtausgaben fortlaufend sinken. Auch die Kopfquote für die Kronrente mußte sich geringer stellen als in den übrigen deutschen Staaten; selbst bei königlicher Hofhaltung mußte in einem Staat mit 16 Millionen Einwohnern der Aufwand pro Kopf der Bevölkerung noch geringer sein als bei einer herzoglichen oder fürstlichen Hofhaltung in einem Staat mit 100 000 Einwohnern.

2. Die Staatsausgaben der deutschen Staaten nach funktionellen Kategorien

Eine Darstellung der Staatsausgaben der deutschen Staaten zur Mitte des 19. Jahrhunderts, gegliedert nach funktionellen Verwendungsbereichen, läßt sich nach dem vorhandenen finanzstatistischen Material für 26 Staaten anfügen (vgl. Tab. Nr. 22). Bei den nicht berücksichtigten sehr kleinen Staaten (1) - alle zählen weniger als 150 000 Einwohner - ist eine so weitgehende Aufschlüsselung der Gesamtausgaben wegen der Vermischung verschiedener Ausgaben in einem Ausgabeposten und fehlender Nachrichten nicht möglich. Da die Gesamtbevölkerung der nicht angeführten 9 Kleinstaaten im Jahre 1850 nur 546 000 Einwohner betrug - das waren 1,6 v.H. der Einwohnerzahl aller 35 Staaten - kann die Übersicht als repräsentatives Gesamtbild gelten; zudem wird die Ausgabestruktur für 9 kleine, unter 100 000 Einwohner zählende Staaten gezeigt: Mecklenburg-Strelitz, Rudolstadt, Dessau, Sondershausen, Waldeck, Bremen, Frankfurt und Lübeck. Die hier im Anschluß an die Einzeldarstellungen der Entwicklung der Staatsausgaben nach funktionellen Kategorien in Bayern, Baden und Preußen gezeigte Übersicht der Zusammensetzung der Staatsausgaben zur Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland läßt erkennen, daß die Schwerpunkte der fiskalischen Ausrichtung in den übrigen deutschen Staaten durchaus gleich waren. Die graduellen Unterschiede, die zwischen den einzelnen Staaten bestanden, wurden bestimmt durch die jeweils differenzierte politische Stellung, Verfassung, Größe, Bevölkerung und wirtschaftlichen Charakter. Um das Gesamtbild zu verdeutlichen

---

1) Sachsen-Altenburg, Lippe-Detmold, Reuß-Schleiz, Anhalt-Bernburg, Lauenburg, Anhalt-Köthen, Reuß-Greiz, Schaumburg-Lippe und Hessen-Homburg.

Tabelle Nr. 22: Die Staatsausgaben deutscher Staaten nach funktionellen Kategorien um 1850 (1)

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	1 Preußen 1 000 Taler	1 Preußen i.v.H.	2 Bayern 1 000 Taler	2 Bayern i.v.H.	3 Sachsen 1 000 Taler	3 Sachsen i.v.H.	4 Hannover 1 000 Taler	4 Hannover i.v.H.	5 Württemberg 1 000 Taler	5 Württemberg i.v.H.
1	Kronrente	2 573,1	3,8	1 687,6	8,8	721,4	9,7	777,6	9,2	549,2	8,3
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	4 098,1	6,0	1 666,7	8,7	830,1	11,1	1 246,6	14,8	767,5	11,7
3	Verteidigung	25 773,9	37,8	4 880,9	25,4	2 238,9	30,0	1 988,8	23,5	1 336,3	20,3
4	Öffentl.Sicherheit u.Rechtspflege	11 542,8	17,0	2 052,5	10,6	518,2	6,9	574,4	6,8	700,9	10,6
5	Kultus	1 302,7	1,9	881,3	4,6	251,2	3,4	195,8	2,3	481,3	7,3
6	Bildungswesen	1 646,2	2,4	421,0	2,2					282,1	4,3
7	Sozial-u.Gesundheitswesen	460,5	0,6	230,7	1,2	62,8	0,8	75,6	0,9	66,6	1,0
8	Landwirtschaft	1 414,1	2,1	152,1	0,8	69,1	0,9	104,5	1,2	71,0	1,1
9	Handel,Gewerbe, Industrie	456,4	0,7			210,5	2,8	70,4	0,8	29,7	0,5
10	Verkehr	6 160,9	9,1	996,5	5,2	615,8	8,3	940,5	11,1	478,9	7,3
11	Schuldendienst	7 575,2	11,1	5 694,6	29,6	1 588,1	21,3	1 965,4	23,3	1 352,4	20,5
12	Pensionen,Renten	2 992,7	4,4	326,3	1,6	280,3	3,8	326,7	3,9	369,1	5,6
13	Sonstige Zwecke	2 108,2	3,1	252,3	1,3	77,4	1,0	182,0	2,2	97,7	1,5
14	Gesamtausgabe	68 104,8	100,0	19 242,5	100,0	7 463,8	100,0	8 448,3	100,0	6 582,7	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	6 Baden		7 Schleswig-Holstein		8 Hessen		9 Kurhessen		10 Mecklenburg-Schwerin	
		1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	513,0	9,4	63,5	1,0	405,9	11,9	392,2	11,5	258,9	9,0
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	285,1	5,2	329,0	5,4	361,3	10,6	272,6	8,0	303,0	10,6
3	Verteidigung	1 223,8	22,4	4 651,1	76,0	955,3	28,0	980,9	28,8	796,9	27,7
4	Öffentl.Sicherheit u.Rechtspflege	1 245,6	22,8	94,4	1,5	475,9	13,9	500,6	14,7	283,9	9,9
5	Kultus	50,6	0,9	142,4	2,3	167,1	4,9	76,2	2,2	28,6	1,0
6	Bildungswesen	240,5	4,4					222,8	6,6	138,4	4,8
7	Sozial-u.Gesundheitswesen	152,6	2,8	39,5	0,7	44,4	1,3	103,4	3,0	63,3	2,2
8	Landwirtschaft	25,7	0,5			21,7	0,6	55,3	1,6	48,7	1,7
9	Handel,Gewerbe, Industrie					5,4	0,2			3,8	0,1
10	Verkehr	656,6	12,0	309,7	5,1	395,5	11,6	217,1	6,4	157,0	5,5
11	Schuldendienst	671,1	12,3	153,6	2,5	372,7	10,9	202,7	6,0	523,5	18,2
12	Pensionen,Renten	377,0	6,9	224,8	3,7	186,7	5,5	201,1	5,9	202,9	7,1
13	Sonstige Zwecke	23,7	0,4	108,6	1,8	22,1	0,6	180,6	5,3	62,0	2,2
14	Gesamtausgabe	5 465,3	100,0	6 116,6	100,0	3 414,0	100,0	3 405,5	100,0	2 870,9	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	Nassau		Oldenburg		Braunschweig		Sachsen-Weimar		Sachsen-Mein.-Hildburghausen	
		1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	204,2	10,0	184,0	12,5	221,0	11,8	250,0	18,2	114,3	15,0
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	271,6	13,4	289,1	19,6	289,7	15,4	199,6	14,5	178,3	23,4
3	Verteidigung	335,1	16,5	360,1	24,5	370,0	19,7	135,6	9,9	59,3	7,8
4	Öffentl.Sicherheit u. Rechtspflege	204,6	10,1	139,0	9,4	202,8	10,8	190,4	13,9	68,2	9,0
5	Kultus	79,8	3,9	27,2	1,9	94,7	5,0	89,4	6,5	22,4	2,9
6	Bildungswesen			27,0	1,8					19,2	2,5
7	Sozial-u.Gesundheitswesen	49,2	2,4	17,2	1,2	46,8	2,5	15,8	1,2	10,9	1,4
8	Landwirtschaft	5,4	0,3	10,4	0,7	27,3	1,4	4,4	0,3		
9	Handel,Gewerbe, Industrie	4,6	0,2	0,5							
10	Verkehr	275,9	13,6	116,6	7,9	107,7	5,7	33,1	2,4	43,8	5,8
11	Schuldendienst	344,9	17,0	121,9	8,3	421,0	22,4	306,1	22,3	152,2	20,0
12	Pensionen,Renten	200,8	9,9	37,1	2,5	79,0	4,2	106,5	7,8	71,5	9,4
13	Sonstige Zwecke	55,6	2,7	143,1	9,7	20,7	1,1	41,7	3,0	21,0	2,8
14	Gesamtausgabe	2 031,7	100,0	1 473,2	100,0	1 880,7	100,0	1 372,6		761,1	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	16 Sachsen-Gotha		17 Mecklenburg-Strelitz		18 Schwarzburg-Rudolstadt		19 Anhalt-Dessau		20 Schwarzburg-Sondershausen	
		1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	111,1	16,5	255,1	38,1	83,4	24,4	120,0	23,5	123,9	28,6
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	92,5	13,7	70,7	10,6	60,3	17,8	73,2	14,3	76,4	17,7
3	Verteidigung	71,0	10,5	80,7	12,1	38,1	11,1	39,3	7,7	28,8	6,7
4	Öffentl.Sicherheit u. Rechtspflege	85,2	12,6	55,3	8,3	41,9	12,3	32,2	6,3	33,9	7,8
5	Kultus	7,2	1,1	42,0	6,3	20,9	6,1	14,3	2,8	2,4	0,6
6	Bildungswesen	41,8	6,2					46,4	9,1	16,2	3,7
7	Sozial-u. Gesundheitswesen	27,2	4,1	29,1	4,3	9,0	2,6	26,0	5,1	6,1	1,4
8	Landwirtschaft	9,9	1,5	3,9	0,6	1,1	0,3	2,1	0,4	3,6	0,8
9	Handel,Gewerbe, Industrie									0,5	0,1
10	Verkehr	32,6	4,8	24,3	3,6	32,9	9,6	58,3	11,4	21,0	4,9
11	Schuldendienst	143,2	21,2	70,4	60,5	35,3	10,3	36,1	7,0	59,6	13,8
12	Pensionen,Renten	31,4	4,7	15,0	2,2	13,3	4,0	37,6	7,3	37,4	8,6
13	Sonstige Zwecke	21,1	3,1	23,2	3,4	5,8	1,7	25,9	5,1	23,0	5,3
14	Gesamtausgabe	674,2	100,0	669,7	100,0	342,0	100,0	511,4	100,0	432,8	100,0

Lfd. Nr.	Art der Ausgabe	21 Waldeck-Pyrmont		22 Sachsen-Koburg		23 Hamburg		24 Bremen		25 Lübeck	
		1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	61,6	21,5	15,0	7,7	-	-	-	-	-	-
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	45,8	16,0	39,2	19,9	404,4	14,3	225,3	23,5	84,3	23,5
3	Verteidigung	36,8	12,8	26,6	13,5	287,1	10,2	86,8	9,1	53,4	14,9
4	Öffentl.Sicherheit u. Rechtspflege	25,3	8,8	30,9	15,7	188,9	6,7	53,0	5,5	16,0	4,5
5	Kultus	6,1	2,1	6,7	3,4	2,6	0,1	18,5	1,9	4,7	1,3
6	Bildungswesen					33,6	1,2			9,6	2,7
7	Sozial- u. Gesundheitswesen	1,1	0,4	5,0	2,6	230,3	8,1	2,2	0,2	16,2	4,5
8	Landwirtschaft			3,1	1,6	3,6	0,1	-	-	-	-
9	Handel,Gewerbe, Industrie			0,6	0,3	10,0	0,4	-	-	-	-
10	Verkehr	20,5	7,1	11,4	5,8	202,1	7,2	151,8	15,8	47,0	13,1
11	Schuldendienst	69,7	24,3	38,2	19,5	1 332,0	47,1	348,1	36,3	115,0	32,1
12	Pensionen,Renten	7,3	2,5	12,9	6,6	36,1	1,3	9,1	1,0	6,8	1,9
13	Sonstige Zwecke	12,8	4,5	6,7	3,4	93,2	3,3	64,1	6,7	5,7	1,5
14	Gesamtausgabe	287,0	100,0	196,3	100,0	2 823,9	100,0	958,9	100,0	358,7	100,0

Lfd.	Art der Ausgabe	Frankfurt 1 000 Taler	i.v.H.
1	Kronrente	-	-
2	Politische Führung u.zentrale Verwaltg.	140,4	16,8
3	Verteidigung	128,0	15,3
4	Öffentl.Sicherheit u. Rechtspflege	95,8	11.5
5	Kultus	62,4	7,5
6	Bildungswesen		
7	Sozial- u. Gesundheitswesen	33,7	4,0
8	Landwirtschaft	-	-
9	Handel,Gewerbe, Industrie	-	-
10	Verkehr	23,2	2,8
11	Schuldendienst	280,2	33,6
12	Pensionen,Renten	21,6	2,6
13	Sonstige Zwecke	49,1	5,9
14	Gesamtausgabe	834,4	100,0

und zu differenzieren, besonders um die einzelnen Ausgabekategorien näher zu beschreiben, schließt sich im Folgenden eine Analyse ähnlich der bei der Darstellung der Ausgaben Bayerns, Badens und Preußens angewendeten Methode an. Dabei werden zunächst die Ausgabengliederungen Schleswig-Holsteins und der Freien Städte ihrer besonderen Eigenart wegen unberücksichtigt gelassen und nach dem allgemeinen Überblick einzeln behandelt.

1. Kronrente: Die gesetzliche Regelung der Ausgaben für die regierenden Familien war um 1850 in den meisten deutschen Staaten noch sehr unvollkommen. Diese Zeit war noch beherrscht von dem Streit zwischen den Ständen und dem Monarchen um die Höhe der Zivilliste, da zuvor alle Einnahmen aus dem Kammervermögen dem Monarchen zugeflossen waren und den meisten Vereinbarungen über die Abtretung des Kammervermögens an den Staat gegen Festsetzung einer Zivilliste jahrelange Auseinandersetzungen vorausgingen, so daß vor allem in den kleineren Staaten die Ausgaben für die Kronrente nur auf vorläufigen Übereinkünften zwischen den Ständen und dem Herrscherhaus beruhten. Die Verbindung zwischen Kammervermögen und dem regierenden Haus kam noch deutlich in der Regelung zum Vorschein, daß die Ausgaben für die Zivilliste von dem Domäneneinkommen vorweg abgezogen wurden (so z.B. in Preußen vor 1849, in Braunschweig, Oldenburg, Meiningen-Hildburghausen, Koburg-Gotha). Diese Erscheinung ist nicht zuletzt auf die in einer Reihe von deutschen Staaten zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch ungelösten Verfassungsprobleme zurückzuführen. Es ist eine vor allem in der deutschen Finanzgeschichte des 19. Jahrhunderts sich klar abzeichnende Erscheinung: die Ausbildung der Verfassung war ein entscheidendes Kriterium für den Grad der Ordnung und der Publizität sowie für die Kontrolle der öffentlichen Finanzwirtschaft.

Anm.zu S.200:
1) Quellen:vgl.Tabelle Nr.20,S.183ff.

Die Ausgaben für die Kronrente umfassen die eigentliche Zivilliste, die Apanagen und die Witwenbezüge von Mitgliedern der regierenden Häuser. Wie die vorangegangene Übersicht nach den Hauptausgabenbereichen zeigte, war ein steigender Anteil an den Gesamtausgaben und eine wachsende Ausgabenquote pro Kopf der Bevölkerung bei abnehmender Größe der einzelnen Staaten festzustellen. Aus diesem Trend fielen nur die Ausgaben für die Kronrente in Mecklenburg-Strelitz und Sachsen-Koburg heraus. Die Gründe dafür sind folgende: die ungewöhnliche Höhe der Ausgaben für das großherzogliche Haus in Mecklenburg-Strelitz kam dadurch zustande, daß bis dahin noch keine Vereinbarung über eine Zivilliste erreicht worden war und dem Großherzog noch alle Domanialeinnahmen zuflossen, von denen allerdings auch einige Ausgaben bestritten wurden, die in den übrigen Staaten der eigentlichen Staatskasse oblagen (Landesgestüt, Hofbauamt, bestimmte Pensionen). Der verhältnismäßig geringe Ausgabenanteil der Kronrente in Sachsen-Koburg erklärt sich insofern, als das Herzogtum zusammen mit Sachsen-Gotha ein gemeinschaftliches Fürstenhaus besaß und laut Übereinkunft diesem die Hälfte seiner Domänenüberschüsse zahlte.

Deutlich tritt hervor, daß die Ausgaben für die regierenden Häuser in den kleineren Staaten innerhalb der Gesamtausgaben bedeutender ins Gewicht fielen als in den größeren: in Mecklenburg-Strelitz, 38,1 v.H., Schwarzburg-Rudolstadt, 25,4 v.H., Anhalt-Dessau, 23,5 v.H., und Schwarzburg-Sondershausen, 28,6 v.H., standen die Ausgaben für die Kronrente an der Spitze der Ausgabearten, an zweiter Stelle in Sachsen-Weimar, 18,3 v.H., Waldeck, 21,5 v.H. und Sachsen-Gotha, 16,5 v.H.; weitaus geringer fielen die Ausgaben in den größeren Staaten ins Gewicht: mit 8,8 v.H. in Bayern, 9,7 v.H. in Sachsen folgte der Anteil der Hofausgaben erst an vierter, mit 9,2 v.H. in Hannover, 8,3 v.H. in

Württemberg und 9,4 v.H. in Baden an fünfter und in Preußen mir nur 3,8 v.H. erst an siebter Stelle.

2. Politische Führung und zentrale Verwaltung: Die Regierungs- und Verwaltungsausgaben nahmen, neben den Aufwendungen für die Kronrente, das Militär, den Schuldendienst und die öffentliche Sicherheit- und Rechtspflege, einen bedeutenden Teil der Ausgaben in Anspruch. Eine Ausnahmestellung in dieser Übersicht nimmt das Großherzogtum Baden ein, weil hier ein Teil der Verwaltungsausgaben nicht von denen der Sicherheits- und Ordnungspolizei getrennt werden kann, sondern in den Ausgaben für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege enthalten ist (vgl. Einzeldarstellung). So erklärt sich der im Gegensatz zu den anderen Staaten erheblich geringere Anteil dieser Ausgabenkategorie von nur 5,1 v.H. an den Gesamtausgaben. Allgemein ergibt sich für die anderen Staaten, hinsichtlich des Anteils der Regierungs- und Verwaltungsausgaben, ein sehr schwankendes Bild. Es kann kein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Größe der einzelnen Staaten und den Ausgaben für die politische Führung und Verwaltung festgestellt werden. Das liegt vor allem daran, daß der Umfang der über das Staatsbudget laufenden Verwaltungsausgaben je nach dem Verwaltungsaufbau von Staat zu Staat verschieden war und eine eindeutige Abgrenzung der Ausgaben für die einzelnen Verwaltungsstufen, besonders für die unteren Bezirks- und Kreisverwaltungen, für alle Staaten nicht möglich ist. Ein deutlicher Unterschied in der Höhe des Anteils der Regierungs- und Verwaltungsausgaben zeigt sich sowohl innerhalb der Gruppe der kleinen wie der großen Staaten. So hebt sich aus der Reihe der Staaten mit über 500 000 Einwohnern (die ersten 10 der Übersicht) der Anteil der Regierungs- und Verwaltungsausgaben von 14,8 v.H. im Königreich Hannover deutlich von den übrigen Großstaaten ab, Preußen 6,0 v.H., Bayern 8,7 v.H.,

Sachsen 11,1 v.H., Württemberg 11,7 v.H., weil im Staatshaushalt Hannovers die Ausgaben für die mittleren Verwaltungsbehörden (Landrostein) und die unteren Verwaltungsbehörden (Ämter) eingeschlossen waren.
In der Reihe der Staaten mit weniger als 500 000 Einwohnern lag der Anteil der Regierungs- und Verwaltungsausgaben zwar bis auf Mecklenburg-Strelitz mit 10,6 v.H. durchweg höher als in den größeren Staaten, zwischen 13,4 v.H. in Nassau und 23,4 v.H. in Meiningen-Hildburghausen, aber in diesen Kleinstaaten wurde ein großer Teil der Verwaltungsausgaben, die in den größeren Staaten den Kreis bzw. Gemeindekassen zufielen, über den zentralen Staatshaushalt geleitet. Sicher gilt einschränkend zu diesem unterschiedlichen Verwaltungsumfang, daß der Aufwand für die eigentlichen Regierungsausgaben - Parlamente, Senate etc. - in den kleineren Staaten relativ höher liegen mußte als in den größeren und daß darin auch zum Teil die Ursache für den höheren Anteil der Regierungsausgaben in den kleineren Staaten gesehen werden muß. Den ersten Rang innerhalb der Ausgabearten nahmen die Regierungs- und Verwaltungsausgaben nur in Meiningen-Hildburghausen, 23,4 v.H. und Koburg, 19,9 v.H., ein, den zweiten Rang in Oldenburg, 19,6 v.H., in Rudolstadt, 17,8 v.H., in Dessau 14,3 v.H. und in Sondershausen, 17,7 v.H..

3. Verteidigung: Das unterschiedliche Gewicht, das den Ausgaben für das Militärwesen in den einzelnen Staaten zufiel, zeigte sich bereits bei der Erörterung der Hauptausgabebereiche. Wie gering die Rolle des Verteidigungsaufwandes in einzelnen Kleinstaaten war, verdeutlicht diese Übersicht: erst den vierten Rang innerhalb der Gesamtausgaben nahm der Anteil des Militäraufwandes in Schwarzburg-Rudolstadt, 11,1 v.H., Waldeck, 12,8 v.H., Koburg, 13,5 v.H. ein, nur den fünften Rang in Sachsen-Weimar 9,9 v.H., Meiningen-Hildburghausen, 7,8 v.H., Anhalt-Dessau, 7,7 v.H., Sachsen-Gotha, 10,5 v.H.,

und gar den sechsten Rang erst mit einem Anteil von 6,7 v.H. in Schwarzburg-Sondershausen. Damit lagen die Ausgaben für die militärische Bereitschaft in diesen,bi auf Sachsen-Weimar weniger als 250 000 Einwohner zählenden Staaten,hinter den Aufwendungen für die Kronrente, den Schuldendienst, den Regierungs- und Verwaltungsausgaben und den Aufwendungen für öffentliche Sicherheit und Rechtspflege. Eine Ausnahme stellt nur Mecklenburg-Strelitz dar, wo mit einem Anteil von 12,1 v.H. die Verteidigungsausgaben noch den zweiten Rang einnahmen, nicht zuletzt deshalb, weil dort dem Großherzog noch die uneingeschränkte Verfügung über die Domäneneinnahmen zustand und davon Ausgaben bestritten wurden, die sich bei den anderen Staaten auf die einzelnen Ausgabezweige verteilten.
Sonach ergibt sich, daß in den deutschen Kleinstaaten die Ausgaben für das Militärwesen im Vergleich zu den großen Staaten nahezu eine untergeordnete Stelle innerhalb der Staatsausgaben einnahmen, während in den übrigen Staaten, in der tabellarischen Reihenfolge von Preußen bis Braunschweig, der Verteidigungsaufwand den ersten Rang einnahm und vom ersten Platz nur in Bayern, Württemberg, Nassau und Braunschweig durch die Ausgaben für den Schuldendienst verdrängt wurde.

4. Öffentliche Sicherheit und Rechtspflege: Wie die Analyse der Ausgaben für die Zivil- und Strafrechtspflege sowie für die Sicherheits- und Ordnungspolizei in den Einzelbetrachtungen für Bayern, Baden und Preußen zeigte, war bis zur Jahrhundertmitte eine bedeutende Zunahme dieser Ausgabenkategorie festzustellen. Die Auflösung der Patrimonialgerichtsbarkeit im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte die Zuweisung der Rechtspflege in die Hände der zentralstaatlichen Justizverwaltung eingeleitet und den Staatskassen ein bedeutendes Aufgabengebiet zugeführt, zu dessen Wahrnehmung in der Mehrzahl der deutsche Staaten um 1850 ein beträchtlicher Ausgabenteil verwendet wurde. Ab-

hängig davon, ob jeweils Bezirks- und Ortspolizei, Bezirks- und Ortsgericht aus der Zentralstaatskasse bezahlt wurden, stellte sich der Anteil an den Gesamtausgaben innerhalb der einzelnen Staaten höchst verschieden. Abgesehen von den Aufwendungen für Recht und Ordnung in Baden mit 22,4 v.H. der Gesamtausgaben, in die auch die Verwaltungsausgaben der Bezirksämter eingeschlossen sind, weil eine Trennung von Rechtsprechung, Polizei und Verwaltung auf dieser untersten Behördenstufe noch nicht durchgeführt worden war, zeigen sich die höchsten Anteile in Preußen mit 17,0 v.H., in Koburg, 15,7 v.H., in Kurhessen, 14,7 v.H. und in Hessen 13,9 v.H.. Lediglich in 4 der Monarchien lag die Quote unter 8 v.H., in Sachsen 6,9 v.H., Hannover, 6,8 v.H., Dessau 6,3 v.H. und Sondershausen, 7,8 v.H..

5/6. Kultus- und Bildungswesen: Die Ausgaben für die Kirchen und die Bildungsanstalten können für eine Reihe von Staaten nur in einer Gesamtsumme angegeben werden, da bestimmte Ausgabenteile in den einzelnen Etats für diese Zwecke nur gemeinsam angegeben sind, so z.B. die Besoldung für Pfarr- und Lehrerstellen, der Bauaufwand für Schulen und Kirchen, Beiträge zu Kirchen- und Studienfonds. Die Zuwendungen für die katholischen, protestantischen und israelitischen Kirchen nahmen in den 11 Staaten, für die sich Einzelangaben zusammenstellen lassen, 1-3 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch; Ausnahmen bildeten lediglich Schwarzburg-Sondershausen mit nur 0,6 v.H., und Bayern mit der relativ hohen Quote von 4,6 v.H.. Nur in Bayern und Sachsen-Meiningen-Hildburghausen übertrafen die ordentlichen Beiträge der Staatskassen an die Kirchen die Aufwendungen für das Bildungswesen, deren Anteile an den Gesamtausgaben sich zwischen 1,8 v.H. (Oldenburg) und 9,1 v.H. (Dessau) bewegten. Die Ausgaben für das Bildungswesen bestanden im wesentlichen aus den Zuwendungen an die Universitäten, Gymnasien und technischen Lehranstalten sowie aus Zuschüssen zur Verbesserung der Volksschulen, deren Unterhalt im

übrigen von den Gemeinden zu tragen war.

7. Sozial- und Gesundheitswesen: Der Ausgabenanteil für die Gesundheits- und Armenpflege, zumeist aus Zuwendungen an Armenanstalten, Waisenhäuser, Heil- und Pflegeanstalten bestehend, bewegte sich in den meisten Staaten zwischen 0,4 v.H., (Waldeck-Pyrmont) und 3,0 v.H. (Kurhessen) und erreichte lediglich in Sachsen-Gotha mit 4,1 v.H., Mecklenburg-Strelitz mit 4,3 v.H. und Anhalt-Dessau 5,1 v.H. ein größeres Ausmaß. Festzustellen bleibt, daß von einem echten Sozialetat innerhalb der Staatshaushalte Deutschlands zur Mitte des 19.Jahrhunderts nicht gesprochen werden kann. Gemeinden, Stiftungen und Kirchen trugen noch vorrangig die Lasten des Pauperismus, der Krankheit und des Alters.

8/9. Landwirtschaft, Handel, Gewerbe, Industrie: Die Ausgaben für Maßnahmen der Wirtschaftsförderung im weiteren Sinn können für Bayern, Sachsen-Gotha, Rudolstadt und Dessau nur in einer Summe angegeben werden. In den Haushaltsansätzen von Meiningen-Hildburghausen und Waldeck-Pyrmont finden sich weder Förderungsausgaben für die Landwirtschaft noch für Gewerbe und Handel. Zwar sind in den Ausgaben für das Bildungswesen in allen Staaten indirekt auch Mittel zur Wirtschaftsförderung enthalten, so Beträge für Landwirtschaftsschulen, polytechnische Anstalten, Gewerbeschulen, Handelslehranstalten etc., aber in den meisten Staaten waren in den ordentlichen Etats nur sehr bescheidene Mittel zur direkten Wirtschaftsförderung eingesetzt. Daß sich die Ausgaben zur Förderung der Wirtschaft von den Ausgaben für das Bildungswesen in einigen Staaten nur schwer trennen lassen, ist das Ergebnis der in den deutschen Staaten erst zur Jahrhundertmitte einsetzenden Institutionalisierung der Verwaltung von Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie in eigener ministerieller Organisation. Entweder dem Innen- oder dem Finanzministerium unterstellt, begann die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung - nicht zuletzt vom liberal-ökonomischen

Leitbild betört - nur sehr zögernd: in Preußen das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und das Ministerium für landwirtschaftliche Angelegenheiten, beide 1848 eingerichtet, in Bayern, ebenfalls im Jahre 1848 geschaffen, das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten, in Baden das erst 1860 errichtete Handelsministerium; die übrigen Staaten begnügten sich mit der Einrichtung von Zentralstellen für Landwirtschaft, Verkehr, Handel und Gewerbe, die entweder dem Ministerium des Innern oder der Finanzen zugeordnet blieben (1).

Die Ausgaben für die Landwirtschaft standen, abgesehen vom Königreich Sachsen, den Ausgaben für Gewerbe und Industrie voran. Im einzelnen bestanden die etatmäßigen Ausgaben für landwirtschaftliche Zwecke zumeist aus den Kosten des Landgestüts, den Aufwendungen für die Durchführung von Gemeinheitsteilungen und Verkoppelungen, aus Zuschüssen an die in Ergänzung der gesetzlichen Maßnahmen zur Ablösung der Grundlasten errichteten Landeskreditanstalten und Rentenbanken, aus Prämien für die Tierzucht, Zuwendungen an bäuerliche Musterwirtschaften, Unterstützungen von landwirtschaftlichen Vereinen und Gesellschaften, Beihilfen zu Meliorationen und Beiträgen zur Verbesserung des landwirtschaftlichen Bildungswesens. Den höchsten Anteil an den Gesamtausgaben nahmen die Aufwendungen für die Landwirtschaft in Preußen mit 2,1 v.H. ein, gefolgt von Schwerin, 1,7 v.H., Kurhessen und Koburg, jeweils 1,6 v.H., In den übrigen Staaten, für die Einzelangaben vorliegen, bewegte sich die Quote zwischen 0,3 v.H. (Nassau und Sachsen-Weimar) und 1,4 v.H. (Braunschweig). Zu beachten ist, daß neben diesen etatmäßigen Förderungsausgaben noch ein Teil der Landwirtschaftsförderung unmittelbar durch die einzelnen Domänenverwaltungen selbst und durch eigens dotierte, nicht über den Staatshaushalt laufende Fonds geleistet wurde.

---

1) Vgl.F.Facius, Wirtschaft und Staat,a.a.O.,S.44ff.

Wesentlich bescheidener und etatmäßig die schwächste Ausgabengruppe waren die Aufwendungen zur Förderung von Handel, Gewerbe und Industrie. Im wesentlichen bestanden sie aus Zuschüssen an Gewerbeinstitute, Web-, Spinn- und Baugewerbeschulen, Kosten der Gewerbekommission zur Förderung des "Gewerbfleisses", Zuwendungen an die Industrie-, Gewerbe- und polytechnischen Vereine, aus Prämien für technische Erfindungen, Beiträgen zu Gewerbeausstellungen und Ausgaben zur Beschaffung von Mustern und Modellen. Nur im Etat des Königreichs Sachsen, des zur Mitte des 19. Jahrhunderts gewerblich und industriell am weitesten fortgeschrittenen Staates in Deutschland, findet sich ein Betrag von 155 200 Taler zur Unterstützung des Berg- und Hüttenwesens; sonst war in keinem der anderen Staaten ein nennenswerter Betrag zur direkten Förderung oder Unterstützung der Gewerbe und der Industrie vorgesehen. So waren im ganzen die staatlichen Beiträge zur direkten Industrieförderung außer im Königreich Sachsen, wo sie einen Anteil von 2,8 v.H. an den Gesamtausgaben erreichten, gering: lediglich zwischen 0,1 v.H. (Schwerin) und 0,8 v.H. (Hannover) lag der Anteil in den Staaten, wo die Haushaltsansätze einen solchen Ausgabeposten überhaupt vorsahen.

10. Verkehr: Die Ausgaben für das Verkehrswesen enthalten in allen Staaten außer Preußen nur den Aufwand für die Anlage und den Unterhalt von Straßen- und Wasserbauten. Nur im preußischen Etat waren unter den ordentlichen Staatsausgaben 1,5 Millionen Taler für die Förderung des Eisenbahnwesens ausgewiesen, während in allen anderen Staaten, die zu dieser Zeit den Staatseisenbahnbau betrieben, (Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Hessen, Kurhessen, Braunschweig, Altenburg, Schaumburg-Lippe und Bremen) keine ordentlichen Ausgaben für den Eisenbahnbau vorgesehen waren. Es zeigt sich, daß den Aufwendungen für den

Straßen-, Brücken- und Flußbau in den meisten Staaten ein sehr bedeutender Anteil der Gesamtausgaben zufloß: Spitzenanteile hatten Nassau mit 13,6 v.H., Baden mit 12,2 v.H., Hessen mit 11,6 v.H., Hannover mit 11,1 v.H.; weniger als 5 v.H. zeigten lediglich Sachsen-Gotha mit 4,1 v.H., Mecklenburg-Strelitz mit 4,3 v.H. und Schwarzburg-Sondershausen mit 4,9 v.H.. Der äußerst niedrige Anteil von 2,4 v.H. in Sachsen-Weimar kam dadurch zustande, daß dort die Einnahmen der Chausseeverwaltung nicht durch das Staatsbudget liefen und somit die Ausgabensumme für das Verkehrswesen in Sachsen-Weimar nur als Zuschuß zu den Einnahmen der Chausseebauverwaltung zu verstehen ist.

11. Schuldendienst:

Die Aufwendungen für die Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden stand in Bayern mit 29,6 v.H., in Nassau mit 17,0 v.H., Braunschweig mit 22,4 v.H., in Sachsen-Weimar mit 22,3 v.H., in Sachsen-Gotha mit 21,2 v.H., und in Waldeck-Pyrmont mit 24,3 v.H. an der Spitze der Ausgabenkategorien, mit 21,3 v.H. in Sachsen, mit 23,3 v.H. in Hannover, mit 20,5 v.H. in Württemberg, mit 18,2 v.H. in Mecklenburg-schwerin, mit 20,0 v.H. in Sachsen-Meiningen-Hildburghausen und mit 19,5 v.H. in Sachsen-Koburg an zweiter Stelle. Weniger als 10 v.H. nahmen die Schuldverpflichtungen nur in Kurhessen mit 6,0 v.H., in Oldenburg mit 8,3 v.H. und in Anhalt-Dessau mit 7,0 v.H. (nur Zinszahlungen) in Anspruch. Der bedeutende Zuwachs der Staatsschulden in den meisten deutschen Staaten hatte die Ausgaben für den Schuldendienst zu einer neben Verteidigung und Verwaltung, Rechts- und Sicherheitswahrung tretenden bedeutenden Staatslast werden lassen.

12. Pensionen und Renten:

Zivilpensionen für ehemalige Staatsdiener, wie für deren Witwen und Waisen, Leibrenten, Gnadengehalte, Renten und Entschädigungen für aufgehobene Steuern, Rechte und Besitzungen der Standesherren, Wartegelder, Pensionsverpflichtungen für Geistliche, die

noch vom Reichsdeputationshauptschluß herrührten, bestimmten diesen Verwendungsbereich, der in einigen Staaten innerhalb des Budgets einen relativ bedeutenden Raum einnahm: 9,9 v.H. der Gesamtausgaben in Nassau, 9,4 v.H. in Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, 8,6 v.H. in Schwarzburg-Sondershausen. In Bayern, wo der Anteil der Pensionsleistungen nur 1,6 v.H. betrug, war bei der Staatsschuldentilgungskasse eine eigens dotierte Pensionsamortisationskasse eingerichtet worden, die alle Renten- und Pensionsverpflichtungen außer den eigentlichen Staatsdienstpensionen zu erfüllen hatte. Im allgemeinen übertrafen die Rentenentschädigungen für abgetretene oder aufgehobene Rechte und Nutzungen, soweit sie nicht von der Staatsschuldentilgungskasse als langfristige Zahlungsverpflichtungen übernommen worden waren, die eigentlichen Zivilpensionszahlungen. Die im Zuge der Mediatisierung entstandenen Entschädigungen und Pensionen sowie die Renten an die Standesherren für entzogene Rechte belasteten die Staatshaushalte der meisten deutschen Staaten nicht unbeträchtlich. Sie waren ein Teil des Preises für den Übergang aus der feudalstaatlichen Gesellschaftsordnung zu den Ansätzen der modernen liberalen, rechtsstaatlichen Gesellschaftsorganisation.

Schleswig-Holstein nimmt innerhalb dieser Übersicht aus zwei Gründen eine besondere Stellung ein: einmal durch das Ausmaß des Kriegsbudgets, zum anderen durch das Fehlen einer eigentlichen Zivilliste. Die Ausgaben für die Kronrente umfassen im Jahre 1850 nur die Zahlungen an die herzoglichen Häuser Sonderburg, Glücksburg und Augustenburg, da wegen des Kriegszustandes mit Dänemark keine Beiträge an den königlichen Hof in Kopenhagen geleistet wurden. Wird von diesen beiden ungewöhnlichen Umständen abgesehen, fügt sich die Struktur der Ausgabenkategorien in das Bild der übrigen Staaten. Nach den Kriegsausgaben folgte der Aufwand für Regierung und Verwaltung mit 5,4 v.H., dann schon die Ausgaben

für das Verkehrswesen mit 5,1 v.H.. Dem niedrigen Stand der Staatsverschuldung entsprachen die geringen Aufwendungen für den Schuldendienst, 2,5 v.H., die sogar noch von den Pensionen und Renten mit 3,7 v.H. der Gesamtausgaben übertroffen wurden.

Die Ausgaben der Freien Städte wurden eindeutig von ihren Aufwendungen für den Schuldendienst bestimmt. Während in Bremen, Lübeck und Frankfurt etwa ein Drittel der Gesamtausgaben davon in Anspruch genommen wurde, verzehrte in Hamburg allein diese Ausgabenkategorie fast die Hälfte der Gesamtausgaben. Die Regierungs- und Verwaltungsausgaben waren die nächstwichtigen, 14,2 v.H. nahmen sie in Hamburg ein, 16,8 v.H. in Frankfurt und jeweils 23,5 v.H. in Bremen und Lübeck. Drittrangig waren die Verteidigungslasten in Hamburg, 10,2 v.H., in Lübeck 14,9 v.H. und in Frankfurt 15,3 v.H.. Ausnehmend hoch stellten sich die Aufwendungen für das Verkehrswesen in Bremen mit 15,8 v.H., in Lübeck mit 13,1 v.H. und, durch die außerordentliche Höhe der Schuldendienstausgaben im Anteil etwas gedrückt, in Hamburg mit 7,2 v.H.. Diese Aufwendungen waren größtenteils für Wasser- und Hafenbauten bestimmt. In Frankfurt erforderten die Verkehrsausgaben lediglich 2,8 v.H.; sie waren allein für Wegebauten vorgesehen. Die Zuschüsse an Krankenhäuser, Pflegeanstalten und Armenhäuser nahmen in Hamburg mit 8,1 v.H., in Lübeck mit 4,5 v.H. und in Frankfurt mit 4,0 v.H. einen weitaus bedeutenderen Raum ein als in den übrigen deutschen Staaten. In Bremen, wo der Anteil lediglich 0,2 v.H. betrug, beschränkten sich die ordentlichen Ausgaben auf Zuschüsse an die Armenanstalt und an "fromme Stiftungen". Überraschend niedrig stellten sich die Ausgaben für die Kirchen und Bildungsanstalten in den drei Hansestädten; sie sind nur als Zuschüsse zu den über eigene Einnahmen durch Dotationen und Stiftungen verfügenden Bildungsanstalten zu verstehen: nur 1,3 v.H. der Gesamtausgaben standen in Hamburg für diese Zwecke zur Verfügung, 1,9 v.H. in Bremen,

4,0 v.H. in Lübeck, hingegen 7,5 v.H. in Frankfurt. Ausgaben zur Förderung der Wirtschaft waren nur im Hamburger Staatshaushalt vorgesehen: 10 000 Taler für eine Kommerzdeputation und 3 600 Taler für eine Forstdeputation.

Eine Vorstellung über die durchschnittlichen Anteile der einzelnen Ausgabekategorien für Deutschland zur Mitte des Jahrhunderts zu vermitteln, wird aus der Übersicht Nr. 22 eine vergleichsweise Zusammenfassung der Ausgabengruppen von Preußen und zwanzig anderen Monarchien aufgestellt (vgl. Tabelle Nr. 23). Da die in dieser Übersicht nicht

Tabelle Nr. 23

Die Staatsausgaben in Preußen und 20 deutschen Monarchien nach funktionellen Kategorien im Jahre 1850 (1).

Art der Ausgabe	Preußen		20 deutsche Monarchien		Preußen und 20 deutsche Monarchien	
	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.	1 000 Taler	i.v.H.
Kronrente	2 573,1	3,8	7 049,4	10,4	9 622,5	7,1
Politische Führung u. zent. Verw.	4 098,1	6,0	7 419,3	11,0	11 517,4	8,5
Verteidigung	25 773,9	37,8	15 983,2	23,7	41 757,1	30,8
Öffentl. Sicherheit u.Rechtspflege	11 542,8	17,0	7 461,7	11,1	19 004,5	14,0
Kultus u. Bildungswesen	2 948,9	4,3	4 000,6	5,9	6 949,5	5,1
Sozial-u. Gesundh.-wesen	460,5	0,6	1 042,8	1,5	1 503,3	1,1
Landw.,Handel,Gewerbe Industrie	1 870,5	2,8	945,3	1,4	2 815,8	2,1
Verkehr	6 160,9	9,1	5 236,0	7,8	11 396,9	8,4
Schuldend.	7 575,2	11,1	14 169,1	21,0	21 744,3	16,0
Pensionen, Renten	2 992,7	4,4	2 919,9	4,3	5 912,6	4,4
Sonstige Zwecke	2 108,2	3,1	1 298,4	1.9	3 406,6	2,5
Gesamtausgabe	68 104,8	100,0	67 525,7	100,0	135 630,5	100,0

berücksichtigten Staaten im Jahre 1850 1 822 000 Einwohner zählten, beziehen sich die Durchschnittswerte auf 94,6 v.H. der Gesamteinwohnerzahl aller 35 Staaten. Wird berücksichtigt, daß für Schleswig-Holstein und die Freien Städte noch die Einzelangaben aufgeführt sind, verringert sich der Anteil der Bevölkerung, für die in der Übersicht keine Angaben gemacht werden können, auf 1,6 v.H. der Gesamteinwohnerzahl aller Staaten. Die angezeigten Einzelwerte für die Struktur der Staatsausgaben nach funktionellen Kategorien können somit als repräsentativ für ganz Deutschland zur Mitte des 19.Jahrhunderts angesehen werden. Die Aufteilung zwischen Preußen und den übrigen deutschen Monarchien zeigt, daß genau wie bei der Gliederung nach Hauptausgabebereichen auch innerhalb der weiteren Fächerung nach funktionellen Ausgabebereichen gewisse Strukturunterschiede zwischen Preußen und den übrigen monarchischen Mittel- und Kleinstaaten bestanden: Während die allgemeinen Regierungs- und Verwaltungsausgaben in Preußen nur 6,0 v.H. der Gesamtausgaben in Anspruch nahmen, waren es in den übrigen Monarchien 11,0 v.H.; die Sicherheits- und Rechtspflegeausgaben, in Preußen 17,0 v.H., erreichten in den übrigen Staaten nur 11,0 v.H.. Höher als in Preußen stellten sich dagegen die Ausgaben für den Kultus und das Bildungswesen mit 5,9 v.H. gegenüber 4,3 v.H. und die Ausgaben für das Sozial- und Gesundheitswesen, 1,5 v.H. gegenüber 0,6 v.H.. Umgekehrt war der Anteil der Ausgaben für die Wirtschaftsförderung in Preußen doppelt so hoch:

Zu Tabelle Nr. 23

1) Monarchien: Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Hessen, Kurhessen, Mecklenburg-Schwerin, Nassau, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, Sachsen-Gotha, Mecklenburg-Strelitz, Schwarzburg-Rudolstadt, Anhalt-Dessau, Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck-Pyrmont, Sachsen-Koburg.

2,8 v.H. gegenüber 1,4 v.H.. Dagegen war der Anteil der Ausgaben für das Verkehrswesen etwa gleich groß, denn in den preußischen Verkehrsausgaben sind etwa 1,5 Millionen Taler für den Eisenbahnbau enthalten, während die anderen Staaten keinen ordentlichen Ausgabenbetrag für den Eisenbahnbau auswiesen; so standen hier mit Einbeziehung der Eisenbahnbauausgaben 9,1 v.H. in Preußen 7,8 v.H. der Gesamtausgaben im übrigen Deutschland gegenüber. Der Anteil der Pensions- und Rentenzahlungen an den Gesamtausgaben war nahezu gleich groß, 4,4 v.H. in Preußen und 4,3 v.H. in den übrigen Monarchien.

Werden die Ausgaben Preußens und die der anderen Staaten addiert, zeigt sich das Volumen und die Struktur der ordentlichen Staatsausgaben, wie sie für - wie gesagt - 94,6 v.H. der Bewohner Deutschlands um 1850 gültig waren: Das augenfälligste Ergebnis dieser Zusammenstellung ist, daß die ordentlichen Ausgaben für das Verkehrswesen zur Mitte des Jahrhunderts etwa genauso hoch waren wie die gesamten Aufwendungen für die politische Führung und zentrale Verwaltung; mit einem Anteil von 8,4 v.H. an den Gesamtausgaben nahmen die Aufwendungen für den Verkehr zusammen mit den Regierungs- und Verwaltungsausgaben mit 8,5 v.H. den 4. Rang innerhalb der Gesamtausgaben hinter den Aufwendungen für die Verteidigung mit 30,8 v.H., für den Schuldendienst mit 16,0 v.H. und für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege mit 14,0 v.H. ein und lagen damit sogar noch vor den Aufwendungen für die Kronrente mit 7,1 v.H.. Danach folgten die Ausgaben für den Kultus und das Bildungswesen mit 5,1 v.H., die Pensionen und Renten mit 4,4 v.H., die Ausgaben zur Förderung der Wirtschaft mit 2,1 v.H. und die Aufwendungen für das Sozial- und Gesundheitswesen mit lediglich 1,1 v.H..

Im Überblick zeigt sich,daß zur Mitte des Jahrhunderts die Ausgaben der deutschen Staaten zunehmend bestimmt wurden von den Aufwendungen für die öffentliche Sicherheit und Rechtspflege sowie für das Verkehrs- und Bildungswesen.

Die Ablösung der Patrimonialgerichtsbarkeiten,die wachsenden Investitionen im Verkehrssektor und der Ausbau des Volksschulwesens,der technischen Lehranstalten,höheren Schulen und Universitäten im Zuge der Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wurden ein determinierender Faktor der Ausgabengestaltung.Die relativ hohen Aufwendungen für Renten und Pensionen waren zum großen Teil staatliche Leistungen für die Ablösung der Rechte und Besitzungen der Standesherren sowie Teil des Preises der Mediatisierung zu Beginn des Jahrhunderts.Die Ausgaben für die "Wirtschaft" waren zwar begrenzt,aber wertvoll.Es kann nur selten von direkten Subventionen gesprochen werden.Die Förderung des technischen Informations-,Vereins- und Erziehungswesens stand im Vordergrund;im Bereich der Landwirtschaft die Unterstützung der landwirtschaftlichen Vereine und Gesellschaften,die Kosten der Gemeinheitsteilungen und Verkoppelungen sowie Zuschüsse an Landeskreditanstalten und Rentenbanken zur Erleichterung der Grundablösungen.Diese Methode der indirekten Wirtschaftsförderung war in ihren Grundzügen schon im Jahre 1808 in der preußischen "Geschäftsinstruktion für die Regierungen in sämtlichen Provinzen" zum Ausdruck gekommen(1):

1)Geschäftsinstruktion vom 26.Dezember 1808 für die Regierungen in sämtlichen Provinzen,in: Sammlung der für die Königlich Preußischen Staaten erschienenen Gesetze und Verordnungen von 1806 bis zum 27.Oktober 1810,Berlin 1822, S.481ff.

"Dies sind die Grundsätze,nach denen die Regierungen bei Verwaltung der Gewerbe und Handelspolizei zu verfahren haben...Bei allen Ansätzen,Operationen und Vorschlagen der Regierungen muß der Grundsatz leitend bleiben...einen jeden innerhalb der gesetzlichen Schranken die möglichst freie Entwicklung und Anwendung seiner Anlagen,Fähigkeiten und Krafte,in moralischer sowohl als physischer Hinsicht zu gestatten und alle noch dagegen obwaltenden Hindernisse baldmöglichst auf eine legale Weise hinwegzuräumen(1)...Es ist dem Staat und seinen Gliedern immer am zuträglichsten,die Gewerbe jedesmal ihrem natürlichen Gang zu überlassen, das heißt keine derselben vorzugsweise durch Unterstützungen zu begünstigen und zu heben,aber auch keine in ihrem Entstehen,ihrem Betriebe und Ausbreiten zu beschranken...Neben dieser Unbeschranktheit bei Erzeugung und Verfeinerung der Produkte, ist Leichtigkeit des Verkehrs und Freiheit des Handels,sowohl im Innern als mit dem Auslande,ein nothwendiges Erfordernis,wenn Industrie,Gewerbefleiß und Wohlstand gedeihen soll,zugleich aber auch das natürlichste,wirksamste und bleibendste Mittel ihn zu befördern(2)".

Daß die deutschen Staaten in der Regel diesem Leitbild folgten,beweisen die mageren Ausgaben für die direkten Gewerbe- und Industriesubventionen.Die Einsetzung der Staatsausgaben für die Förderung des technischen Fortschritts,des Bildungswesens und des Informationsdienstes wurde als die wirksamere Methode der Wirtschaftsförderung betrachtet. Inwieweit gleichzeitig die einzelnen Staaten in der ersten Halfte des 19.Jahrhunderts die öffentlichen Investitionen im Verkehrssektor als Maßnahmen zur Weitung der Binnenmarkte und zur Vermehrung des Sozialkapitals einsetzten und so die Voraussetzung für den Anlauf und die Weiterführung des Industrialisierungsprozesses schufen,wird im letzten Teil der Untersuchung darzustellen sein.

---

1)§34 der Instruktion;Sammlung der für die Kgl. Preuß.Staaten erschienen Gesetze,a.a.O.,S.490.
2)§50 der Instruktion;Sammlung der für die Kgl. Preuß.Staaten erschienen Gesetze,a.a.O.,S.494f.

D. Die öffentlichen Investitionen im Verkehrssektor in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts

I. Die Ausgangssituation am Ende des 18.Jahrhunderts

Zeitgenössische Beschreibungen und spätere Darstellungen haben ein buntes,plastisches Bild der innerdeutschen Verkehrssituation am Ende des 18.Jahrhunderts gezeichnet:Die Territorialstaaten hatten seit dem Mittelalter die unzulänglichen Straßen und Wasserwege nicht entscheidend verbessern können.Zwar hatte die Entwicklung des Postwesens zum Ausbau einiger Hauptverkehrswege geführt,aber da die Tätigkeit der deutschen Reichsgewalt sich in Rundschreiben an die Reichsstände erschöpfte,blieb es lediglich den großen Territorialherrschaften vorbehalten,das Notwendigste zur Förderung des Verkehrswesens zu tun.Das partikular gespaltene Interesse der Landesherren konnte selbst bei merkantilistischer Staatspraxis die Situation nicht verändern.Der Anschluß an die zum Ende des 18.Jahrhunderts in der Vervollkommnung des Transportwesens schon weit vorangeeilten Staaten England und Frankreich konnte nur erreicht werden durch die Überwindung der territorialen Zersplitterung,die Vereinheitlichung der unendlichen Vielfalt von Zoll-, Straßen- und Wassergeldern sowie die Beseitigung von Wege- und Geleitrechten,Stapel- und Umladerechten und Frachtmonopolen.Die politische Zergliederung deutscher Staatsmacht hatte ökonomisch denkbar schlechte Voraussetzungen für einen Wandel geschaffen. Erst der politische Umbruch zu Beginn des 19.Jahrhunderts ließ mit der Neuordnung der politischen Machtverhältnisse eine der Voraussetzungen für eine qualitative Verbesserung und quantitative Ausweitung der Verkehrswege entstehen.Wenn auch für den deutschen Raum das Fehlen einer Zentralgewalt für die

Planung und Durchführung eines Verkehrsnetzes augenfällig hervortritt und der langwierige Weg der Staatsverträge beschritten werden mußte,um gute Verkehrsverbindungen zu erhalten,die über die einzelnen Territorien hinausgingen,so war doch die Zeit nach 1815 eine Periode des deutlichen Fortschritts der Ausweitung und Verbesserung von Land- und Wasserstraßen,die in den vierziger Jahren infolge des dann einsetzenden Eisenbahnbaues von einer neuen Phase der Verkehrsentwicklung abgelöst wurde.Nicht allein daß politische Machtzersplitterung,die napoleonischen Kriege,mittelalterliche Gewerbeverfassung und feudale Bindung des Bauerntums den Anschluß an den industriellen Aufschwung in England und Frankreich verzögert hatten, die unzureichenden Verkehrsverbindungen innerhalb Deutschlands,neben der technischen Unzulänglichkeit auch noch mit den mannigfaltigsten künstlichen Schranken versehen,waren mit ein entscheidendes Hindernis gewesen,dem industriellen Aufbruch in England und Frankreich zu folgen.

Hier wird darzustellen sein,wie der Ausbau des Verkehrswesens sich in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts in Deutschland vollzog.Die statistische Erfassung der Wachstumsphasen der einzelnen Verkehrsmittel -Wasser,Straße und Schiene- soll dabei im Vordergrund stehen.Hinzuweisen bleibt dabei auf die Rolle des Staates bei diesen Investitionen:Wie die Erörterung der Verkehrsausgaben innerhalb der einzelnen Staatshaushalte zeigte,kam diesen innerhalb der Budgets ein bedeutender Rang zu.Wenn auch für die meisten der kleineren deutschen Staaten nur ein unvollstandiges statistisches Bild über die Entwicklung zu gewinnen ist,so soll doch der Versuch unternommen werden,für ganz Deutschland die Rolle der öffentlichen Investitionen auf dem Verkehrssektor während der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts darzustellen.

II. Die Wasserstraßen

1. Kanalbau

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts waren, begünstigt durch das Vorhandensein von natürlichen Seen und schiffbaren Flüssen und das Fehlen hoher Wasserscheiden, Kanäle fast ausschließlich in Preußen gebaut worden. Seit der Zeit des Großen Kurfürsten datieren die ersten großen Unternehmungen: 1662-1668 wurde der Friedrich-Wilhelms- oder Müllroser-Kanal gebaut, der die Oder mit der Spree verband und sich besonders günstig auf die aufstrebende Residenzstadt Berlin auswirkte. Handelswaren und Massengüter konnten nunmehr von Breslau über Berlin Hamburg auf dem Wasserwege erreichen (1). Der Kleine Friedrichsgraben (1669) und der Große Friedrichsgraben (1689/97) verkürzten die gefährlich Fahrt durch das Kurische Haff und den Weg von der Memel nach Königsberg (2). Der Finow-Kanal, die Verbindung zwischen Havel und Oder, war schon unter dem Kurfürsten Johann Sigismund im Jahre 1609 zu einem Teil vollendet, im 30jährigen Kriege aber wieder verfallen, und erst unter Friedrich dem Großen nach mehrfachen Erweiterungen und Umbauten im Jahre 1780 fertiggestellt worden (3). Neben dem Havelländischen-Hauptkanal (1718/25), hauptsächlich zur Entwässerung des Havelbruches gebaut, dem Plauenschen-Kanal (1743/45), dem Templiner- und Storkow-Kanal (1745/46), dem Laurusgraben (1757), dem Werbelliner-Kanal (1765) und dem Ausbau der Masurischen Wasserstraßen (1764/66) (4) trat 1773/74 der wichtige Bromberger-Kanal,

---

1) F.W. Schubert, Handbuch der allgemeinen Staatskunde von Europa, 2 Abt.: Deutsche Staaten, 2. Teil: Der preußische Staat, 2.Bd., 1. Hälfte oder des ganzen Werkes 7.Bd., 1.Hälfte, Königsberg 1848, S.289; Statistik des Deutschen Reiches, N.F., Bd.39, T.1, Berlin 1891, S.89f, T.2, Berlin 1902, S. 116f.
2) F.W.Schubert, a.a.O., S. 277ff.
3) F.W.Schubert, a.a.O., S.288f; Statistik des Deutschen Reiches, N.F., Bd.39, T.2, Abt. 1a, S. 116.
4) Vgl.H.Keller (Hrsg.), Memel-, Pregel- und Weichselstrom, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, 1. Bd., Berlin 1899, S. 334.

der Netze und Brake und damit Weichsel und Oder verband. Das Ende der Regierungszeit Friedrichs des Großen sah die Entstehung des Fehrbelliner-Kanals mit der Kanalisierung des Rhin und den Bau des Schwarzen Grabens (1). Schon um 1300 waren die ersten Schleusen an der Saale von der Mündung der Unstrut bis zum Eintritt der Saale in die Elbe errichtet worden, im 30jährigen Krieg aber wieder verfallen. Unter Friedrich I. von Brandenburg (1657-1713) wurden sie wieder hergestellt (2). Seine Nachfolger versahen Havel, Netze und Ruhr (3) mit Schleusenbauten. Außerhalb Preußens waren bis zu diesem Zeitpunkt nur folgende Bauten unternommen worden: In den Jahren 1390-1398 baute die Stadt Lübeck den Stecknitz-Kanal zur Verbindung von Trave und Elbe, erst im 18. Jahrhundert folgten Schleusenbauten an der Werra und der Schwinge (bei Stade). Der Bau des Eider-Kanals in den Jahren 1777-1784 schuf die erste Verbindung von Nord- und Ostsee (4).
Neben diesen Bauten wurde noch eine Reihe kleiner Kanäle und Schleusen an verschiedenen Flüssen errichtet, deren genaue Entstehungszeit nicht zu ermitteln ist. Von den im Jahre 1894 im Deutschen Reich (einschließlich Elsaß-Lothringen) vorhandenen künstlichen Wasserstraßen mit einer Länge von 5 264,8 km waren für 1 188,9 km die Zeit ihrer Ent-

---

1) F.W.Schubert,a.a.O.,S. 276 ff; V. Kurs, Tabellarische Nachrichten über die flößbaren und die schiffbaren Wasserstraßen des Deutschen Reiches,Berlin 1894,S.2ff; ders.,Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnutzung,in:Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 3.F., 10.Bd. (1895), S. 646ff; A.Böhme, Zur Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Provinz Posen,in:Tübinger Staatswiss.Abhandlungen, H.18, Stuttgart 1911, S.15ff.
2) Vgl.W.Bastian, Die Saale als Verkehrsweg. Die geschichtliche Entwicklung der Saaleschiffahrt, ihre gegenwärtige Lage und ihre Zukunftsaussichten, Diss. Halle a.d.S. 1923, S. 3ff.
3) Vgl.W.Kliche, Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert, Diss. Göttingen 1904, S. 142ff.
4) V.Kurs,Schiffahrtsstraßen,a.a.O.,S.643;Statistik des Deutschen Reiches,a.a.O.,N.F.,39.Bd., T.2, Abt. 1a, S. 14 und 115.

stehung nicht sicher festzustellen (1). Da seit dem Ende des 18. Jahrhunderts genauere Nachrichten über Kanal- und Schleusenbauten vorliegen, ist anzunehmen, daß der größere Teil dieser Anlagen schon vor 1785 errichtet wurde. Die Länge der nicht sicher zu datierenden Kanalbauten und der durch Schleusen schiffbar gemachten Flüsse verteilt sich etwa je zur Hälfte auf Preußen und das übrige deutsche Gebiet. Soweit sich die Entstehungszeiten feststellen lassen, ergibt sich für die Entwicklung der künstlichen Wasserstraßen in Deutschland bis zum Jahre 1785 folgendes Bild (vgl. Tabelle Nr. 24): Von 1688-1785 wuchs die Länge der Kanäle in Deutschland von 59,5 km auf 307 km, wovon im Jahre 1785 allein 260,9 km (oder 85 v.H.) auf Preußen entfielen. Im jährlichen Durchschnitt der Zeit von 1688-1740 wurden 1,6 km und von 1740-1785 3,6 km Kanäle in Deutschland gebaut.

Die Gesamtlänge der künstlichen Wasserstraßen war von 405,7 km im Jahre 1688 auf 1051,6 km im Jahre 1785 gestiegen; davon bestanden allerdings 147,5 km (oder 14,1 v.H.) in erschlossenen Binnenseen. Auf Preußen entfielen im Jahre 1785 855,5 km (oder 81,3 v.H.) der künstlichen Wasserstraßen Deutschlands. Die Länge der hauptsächlich zur Trockenlegung benutzten Moorkanäle, die in der Aufstellung nicht enthalten sind, betrug im Jahre 1785 41 km (2).

Die weitere Entwicklung der Kanalbauten in Deutschland von 1786-1850 zeigt in chronologischer Reihenfolge die Übersicht Tabelle Nr. 25. Bis auf den

---

1) Im einzelnen bestanden die 1 188,9 km langen künstlichen Wasserstraßen, deren Entstehungszeit nicht feststeht, aus 144,9 km Kanäle, 833,7 km mit Schiffahrtsschleusen versehenen Flußstrecken und 160,3 km zu künstlichen Schiffahrtsstraßen gehörigen Binnenseestrecken. V. Kurs, Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 660f.

2) V. Kurs, Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646, 648.

Tabelle Nr. 24

Die Entwicklung der künstlichen Wasserstraßen in Deutschland 1688 - 1785 (1)

Jahr	Kanalartige, mit Schiffahrtsschleusen versehene Flußstrecken km			Dazugehörige Binnenseestrecken km			Künstliche Schiffahrtsstraßen insgesamt km		
	Preußen	übriges deutsch. Gebiet	Deutschland	Preußen	übriges deutsch. Gebiet	Deutschland	Preußen	übriges deutsch. Gebiet	Deutschland
1688	51,5	8,0	59,5	248,6	83,1	331,7	13,1	1,4	14,5	313,2	92,5	405,7
1740	136,6	8,0	144,6	349,6	141,6	491,2	23,4	1,4	24,8	509,6	151,0	660,6
1785	260,9	46,1	307,0	454,0	143,1	597,1	140,6	6,9	147,5	855,5	196,1	1051,6

1) Berechnet und zusammengestellt nach V. Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 2 ff; ders., Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646 ff.

Tabelle Nr. 25

Kanalbauten in Deutschland zwischen 1786-1850: Bauzeit, Länge, Zahl der Schleusen und Tragfähigkeit (1)

Lfd. Nr.		Bauzeit	Länge km	Zahl der Schleusen	Tragfähigkeit t
1	Rhin-Wasserstraße	1786/88	17,2	2	150
2	Fehrbelliner-Kanal	1786/87	13,0	2	125
3	Schwarzer Graben	1786/88	4,0	1	125
4	Ruppiner-Kanal	1787/88	15,5	3	150
5	Klodnitz-Kanal	1790/801	46,0	18	100
6	Karolinen-Kanal	1806/14	3,8	-	135
7	Gundreminger-Kanal	1818/20	1,6	-	135
8	Sziesze-Kanal	1820/23	3,0	-	100
9	Voß-Kanal	1820/25	14,7	2	150/170
10	Malzer-Kanal	1827/28	10,0	1	150/170
11	Uecker-Kanal	1831	0,33	1	80
12	Oranienburger-Kanal	1831/38	10,9	1	150/170
13	Alter Seckenburger-Kanal	1833/36	5,7	-	225
14	Neuer Seckenburger-Kanal	1834/36	5,9	-	175
15	Stör-Kanal	1835	11,0	3	75
16	Spoy-Kanal	1835	3,4	1	250
17	Erft-Kanal	1835/37	4,4		1100
18	Ludwigs- oder Main-Donau-K.	1836/45	136,4	87	120
19	Kammer-Kanal	1840/43	5,8	1	120
20	Ernst-August-Kanal	1841/44	2,6	1	
21	Elbing-Oberländer-Kanal	1844/60	36,4	9	50
22	Weichsel-Haff-Kanal	1845/50	13,8	1	200
23	Johannisburger-Kanal	1845/49	5,2	-	90
24	Landwehr-Kanal	1845/50	10,5	2	150/175
25	Louisenstädter-Kanal	1845/50	2,2	1	150/175
26	Weichsel-Nogat- oder Pieckeler-Kanal	1846/53	2,1	-	250
27	Berlin-Spandauer-Schiffahrts-Kanal	1849/59	12,1	2	150/170

1) Berechnet und zusammengestellt nach V. Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 2 ff; ders., Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646 ff.

Karolinen-Kanal, den Gundreminger-Kanal und den Main-Donau-Kanal, die in Bayern angelegt wurden, den Stör-Kanal in Mecklenburg-Schwerin, den Kammer-Kanal in Mecklenburg-Strelitz und den Ernst-August-Kanal bei Hamburg beschränkten sich in diesem Zeitraum die Kanalbauten auch weiterhin auf Preußen. Den noch unter Friedrich dem Großen eingeleiteten Unternehmungen zur Ausweitung der brandenburgischen Wasserstraßen durch den kanalisierten Rhin, den Fehrbelliner-Kanal, den Schwarzen Graben und den Ruppiner-Kanal schloß sich unter seinen Nachfolgern Friedrich Wilhelm II. und Friedrich Wilhelm III. der für die oberschlesischen Berg- und Hüttenwerke sehr wichtige Klodnitz-Kanal an, der den Wassertransport von Kohlen, Zink und Eisen zur Oder ermöglichte (1). Eine deutliche Lücke in der Bautätigkeit zeigt die Zeit der Koalitionskriege. Nur in Bayern wurde während dieser Periode der 3,8 km lange Karolinen-Kanal fertiggestellt, ein Durchstich an der Donau zwischen Ladingen und Dillingen, dem nach dem Kriege in den Jahren 1818/20 ein weiterer Durchstich, der Gundreminger-Kanal, folgte (2). Nach dem Wiener Kongreß, dessen Schlußakte die Freiheit der Flußschiffahrt proklamiert hatte (3), verbreiteten sich in Deutschland Gedanken an ein Kanalnetz, das die großen Ströme Deutschlands untereinander verbinden

---

1) F.W. Schubert, a.a.O., S. 294.
2) Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Königreich Bayern, hrsg. von der K. Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, München 1888, S. 27f.
3) Art. 108-116, Wiener Schlußakte, abgedruckt in: Rheinurkunden. Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesherrlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt, 2 Teile, Den Haag-München-Leipzig 1918, 1. Teil, S. 42f.

und auch Anschluß an die übrigen Wasserstraßen Europas erhalten sollte. Die Idee Napoleons, ganz Europa mit einem Kanalnetz zu überziehen, fand ihr Echo in einer Reihe von Werken über Kanalbauprojekte, die Donau und Rhein, Rhein und Weser, Weser und Elbe, Lippe und Ems, ja sogar Ostsee und Schwarzes Meer unter Benutzung der Weichsel und des Dnjesters verbinden sollten (1). Von all diesen Plänen wurde nur einer später ausgeführt: der Main-Donau-Kanal.

In Preußen wurde nach den Befreiungskriegen der Kanalbau erst im Jahre 1820 mit dem Baubeginn des Sziesze-Kanals (Seitenkanal der Ruß in Ostpreußen) und des Voß-Kanals im Oberhavelgebiet wieder aufgenommen. Die bedeutendsten Unternehmungen, die dann bis 1850 vollendet wurden, waren der Bau des Nabur- und Oranienburger-Kanals im Havelgebiet, des Neuen und Alten Seckenburger-Kanals in Ostpreußen, der Anschluß der Städte Neuß und Kleve an den Rheinverkehr durch den Sproy- und Erft-Kanal (2) und der Ausbau der Kanalstrecken in und um Berlin durch den Landwehr-Kanal und den Louisenstädter-Kanal, die durch den erst 1859 vollendeten Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal ergänzt wurden (3). Diese drei Kanäle waren besonders wichtig für die Belieferung Berlins mit Baumaterialien, das in dieser Zeit besonders stark expan-

---

1) Vgl. J.J. Eichhoff, Analytischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstroms, Mainz 1812; über die Kanalprojekte zu Beginn des 19. Jh., S. 4ff; D. Reinhold u. J. Oltmanns, Der deutsche Handelskanal oder die schiffbare Verbindung der deutschen Meere, Flüsse und Handelsstaaten, nach älteren und neueren Vorschlägen, Leer 1917; J.G. Braumüller, Der wichtigste Kanal in Europa, durch eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Nord- und Ostsee, Berlin 1815.

2) Vgl. Statistik des Deutschen Reiches, N.F., Bd.39, T. 3, Abt. a, Berlin 1905, S. 32.

3) Vgl. V. Kurs, Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S.652.

dierte (1). Der Elbing-Oberländische-Kanal, 1844 begonnen, aber erst 1860 vollendet,verband ein bis dahin verkehrsmäßig kaum erschlossenes Gebiet zwischen den Oberländischen Seen und der Stadt Elbing (2).

Außerhalb Preußens wurden in dieser Periode neben den bereits erwähnten Donaudurchstichen in Bayern der Stör-Kanal in Mecklenburg-Schwerin vom Großen Schweriner See zur Elde, in Mecklenburg-Strelitz der Kammer-Kanal zwischen dem Zierker- und dem Woblitz-See zur Verbidnung von Neustrelitz mit den brandenburgischen Wasserstraßen und bei Hamburg der Ernst-August-Kanal als Seitenkanal der Norde-lbe gebaut. Der größte Kanalbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Anlage des Main-Donau-Kanals in den Jahren 1836-1845 (3). Schon Karl der Große hatte einen Versuch unternommen, einen Graben zwischen Donau und Main stechen zu lassen, die "Fossa Carolina". Im 17. Jahrhundert war der Gedanke einer Verbindung der beiden

---

1) Bevölkerung Berlins

Jahr	Bewohner	davon Militär
1750	113 289	23 766
1775	146 647	29 964
1800	172 132	25 221
1825	220 277	16 609
1849	423 902	22 748

E. Engel, Sterblichkeit und Lebenserwartung, a.a.O., S. 192f; vgl. E. Müller, C.F.Schneider, Jahresbericht der Statist. Amtes des Königlichen Polizeipräsidiums zu Berlin f.d.J. 1852, in: Jb. f. Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 2. Jg., S. 15.

2) H.Keller, (Hg.) Memel-Pregel- und Weichselstrom, a.a.O., 4. Bd., S. 359f.

3) Zur Geschichte dieses Kanals vgl. H.v.Pechmann, Der Ludwigs-Kanal. Eine kurze Beschreibung dieses Kanals und die Ausführung desselben, München 1846; G.Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Studien über die bayrischen Wasserstraßen, 2, Bamberg 1894; G.Weissleder, Donauraum und Rhein-Main-Donau-Kanal, Verkehrs- und volkswirtschaftliche Arbeiten, 3, Jena 1944; R.Henning, Der Rhein-Main-Donau-Kanal und seine Geschichte, Intern. Archiv f. Verkehrswesen, 1.Jg., Mainz 1949, S. 325ff.

Flüsse wieder aufgegriffen worden (1). Bevor der Kanal dann als ein besonders gefördertes Projekt Ludwigs I. unter der Leitung des Freiherrn Heinrich von Pechmann angelegt wurde, hatte man erwartet, daß dieser Bau der Anfang eines großen Kanalnetzes in Bayern sein würde (2). Die Hoffnungen und Erwartungen, die in diesen Kanal gesetzt worden waren, zerschlugen sich: die geringen Abmessungen des Kanals, die nur Schiffe bis zu 120 t Ladefähigkeit zuließen, die unzureichende Schiffbarkeit des Mains, dessen Wasserstand die volle Auslastung der Schiffe nur selten gestattete, die große Zahl der benötigten Schleusen - 87 Schleusen auf einer Strecke von 136,4 km, einschließlich der kanalisierten Altmühl und Regnitz waren es sogar 101 Schleusen - und die kurz darauf nahezu parallel zum Kanalverlauf entstehende Eisenbahn verhinderten, daß sich diese Anlage zu einer großen Transitstraße en wickelte.
Außer den in der Tabolle Nr. 25 angegebenen Kanalbauten wurde ferner im Jahre 1792 der Brombergerkanal bedeutend verbessert und ausgebaut, 1794 der Vorflutskanal bei Marienwerder zwischen Liebe und Nogat zur Entwässerung dieses Landstriches angelegt, 1823 in der Rheinprovinz ein Teil des alten Mariengrabens oder Nord-Kanals, der in den Jahren 1806-1810 eine Verbindung zwischen Rhein und Maas herstellen sollte, aber unvollendet blieb, auf einer Strecke von etwa 30 km schiffbar gemacht (3) und zwischen 1845-1848 ein Teil der Masurischen

---

1) G.Schrötter, Ein Donau-Main-Kanalprojekt vom Jahre 1656, Zeitschrift f. Handelswissenschaft und Handelspraxis, Augustheft 1913, Beilage 74.
2) H.von Pechmann, Über den früheren und den gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues in Baiern, München 1822, S. 110f; J.H.Stolz, Entwurf eines Systems schiffbarer Kanäle im Königreich Baiern und besonders eines Diagonal-Kanals von Traunstein bis Bamberg, München 1828, 2. Ausg., u.d. Titel: Ein System schiffbarer Kanäle im Königreich Baiern und die Verbindung der Donau mit dem Maine, München 1829.
3) F.W.Schubert, a.a.O., S. 284f, 299.

Kanäle ausgebaut (1). Von großer Bedeutung für die Rheinschiffahrt waren die von Preußen durchgeführten zahlreichen Rheindurchstiche mit einer Gesamtlänge von annähernd 50 km in der Zeit von 1817-1845 auf der Strecke zwischen Plittersdorf und der holländischen Grenze (2). Außerhalb Preußens sind noch die Verbesserung des Stecknitz-Kanals durch die Aushebung des Dalvenau-Grabens in den Jahren 1821/23 (3) und die neben Karolinen-Kanal und Gundreminger-Kanal weiteren 33 Donaudurchstiche mit insgesamt 10,5 km Länge in Bayern seit dem Jahre 1806 zu erwähnen (4).

Eine bedeutende Zunahme der künstlichen Wasserstraßen wurde durch die Anlage von Schiffahrtsschleusen und Kanalisierung von Flüssen erreicht: In Preußen wurden Unstrut, Uecker, Teile der Lippe, Weichsel, Liebe, Große Linau, Tiege und Rhin, außerhalb Preußens Teile der Ems, Neckar, Stör, Main, Altmühl, Regnitz und Lune kanalisiert. Die Länge der so in der Zeit von 1790-1850 erschlossenen Wasserstraßen betrug 799,2 km (5). Bis auf die

---

1) Angerboger Flößkanal, Loetzer-Kanal, Kulla-Kanal, Schimonter-Kanal, Mniodunsker-Kanal, Grünwalder-Kanal, Tuller-Kanal, Gesamtlänge 9,4 km; V.Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 22; vgl. H. Keller, (Hg.) Memel-Pregel- und Weichselstrom, a.a.O., 4. Bd., S. 483ff.

2) V. Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 117.

3) E. Hammermann, Der Elb-Trave-Kanal, Diss. Kiel 1914, S. 5ff.

4) Der Wasserbau im Königreich Bayern, a.a.O., S. 28f; V. Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 133.

5) Kanalisierte Flüsse 1790-1850:

Flüsse	Bauzeit	Länge km	Zahl d. Schl.
1.Unstrut	1791/95	72,3	12
2.Neckar	1821	188,0	7
3.Lippe	1823/32	182,2	12
4.Uecker	1831	34,7	1
5.Stör	1835	9,7	1
6.Main	um 1836	138,8	3
7.Altmühl	1836/45	32,9	13
8.Regnitz	1836/45	8,3	1
9.Weichsel	1841	7,0	1
10.Liebe	1844/50	10,6	2
11.Große Linau	1845/50	1,9	-
12. Tiege	1845/50	4,0	-
13.Rhin	1848	22,	1
14.Lune	1848	22,6	1
Kanalisierte Fl.	1790-1850	799,2 km	55 Schl.

nach V.Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O.,S.2ff.

Bauten an der Unstrut, wurden alle Anlagen erst nach 1820 erstellt.
Die Entwicklung der Kanalbauten in jeweils fünfjährigem Intervall zeigt Tabelle Nr. 26. Deutli

Tabelle Nr. 26

Die Länge der erstellten Kanalbauten in Deutschland im fünfjährigem Abstand von 1786-1850 (1)

Jahr	Preußen	übriges deutsches Gebiet	Deutschland	Im Jahresdurchschnitt in Deutschland gebaute Kanäle
	km			km
1786-1790	53,5		53,5	10,7
1791-1795	19,4		19,4	3,9
1796-1800	19,0		19,0	3,8
1801-1805	3,8		3,8	0,8
1806-1810		2,2	2,2	0,4
1811-1815		1,6	1,6	0,3
1816-1820	3,1	1,6	4,7	0,9
1821-1825	17,0		17,0	3,4
1826-1830	10,0		10,0	2,0
1831-1835	19,3	11,0	30,3	6,1
1836-1840	10,6	69,8	80,4	16,1
1841-1845	8,6	75,0	83,6	16,7
1846-1850	41,9		41,9	8,4
1786-1850	206,2	161,2	367,4	5,7

scheidet sich diese Periode in Preußen in drei Phasen: Von 1786-1800 wurden 91,9 km Kanäle fer gestellt, in der Zeit von 1801-1820 lediglich 6,

1) Berechnet und zusammengestellt nach V. Kurs, Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 2 ff; ders., Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646 ff

von 1821-1850 dann 107,4 km. Im übrigen Deutschland waren, abgesehen von den beiden Donaudurchstichen die Bauten auf die Jahre 1831-1845 konzentriert. Insgesamt wurden während dieser Zeit in Deutschland 367,4 km Kanäle gebaut. Davon entfielen 206,2 km auf Preußen und 161,2 km auf das übrige Deutschland. Zu dieser Summe sind noch hinzuzurechnen die von Preußen durchgeführten zahlreichen Rheindurchstiche mit insgesamt 50 km zwischen 1817-1845, die sich nicht auf die einzelnen Jahre verteilen lassen und die 33 kleineren Donaudurchstiche seit dem Jahre 1806 mit insgesamt 10,5 km. Unter Einbeziehung dieser Durchstiche sind in Deutschland in der Zeit zwischen 1786-1850 427,9 km Kanäle gebaut worden, 256,2 km in Preußen, 171,7 km im übrigen Deutschland; Pro Jahr entstanden danach im Durchschnitt 6,6 km Kanalanlagen.

Sichtbar wird, daß die Koalitionskriege eine bedeutende Verlangsamung der Kanal- und Flußbautätigkeit herbeiführten, daß ferner der intensive Straßenbau, der nach 1820 in Deutschland einsetzte, die Kanalbauten nicht gebremst hat, auch nicht der Eisenbahnbau in den letzten zwei Jahrzehnten. Wohl gilt, daß Straßen- und Eisenbahnbau die Kanalanlagen in einigen Gebieten, wo sie anfangs geplant waren, unnötig machten, aber dort, wo eine natürliche Verkehrsgunst von Seen und Flüssen vorhanden war, die durch eine Kanalanlage gesteigert werden konnte, wurden auch Kanäle gebaut. Daß die Entstehung und der Ausbau des Kanal-, Straßen- und Eisenbahnsystems nebeneinanderhergingen, tritt noch stärker in Erscheinung, wenn die Entwicklung über das Jahr 1850 hinaus verfolgt wird und gleichzeitig die Bauten seit 1688 ins Auge gefaßt werden (vgl. Tabelle Nr. 27). Es zeigt sich, daß in den Jahren 1851-1870 die Kanalbauten mit einer durchschnittlichen Anlage von 6,9 km im Jahr fortgesetzt wurden, in der Periode von 1871-1894 dann sogar eine starke Beschleunigung eintrat, als mit 16,2 km pro Jahr etwa doppelt so viele Kanalan-

Tabelle Nr. 27

Die Entwicklung der künstlichen Wasserstraßen i
Deutschland von 1688-1894 (1)

Jahr	Kanäle	Kanalartige, mit Schiffahrts-schleusen ver-sehene Fluß-strecken	Dazugehörige Binnensee-Strecken	Künstliche Schiffahrts-straßen insgesamt
	km	km	km	km
1688	59,5	331,7	14,5	405,7
1740	144,6	491,2	24,8	660,6
1785	307,0	597,1	147,5	1 051,6
1850	730,9	1 394,3	252,2	2 377,4
1870	869,1	1 635,1	268,5	2 772,7
1894	1 054,1	2 187,6	414,5	3 656,2
nicht datierbar	144,9	883,7	160,3	1 188,9
1894 (insges.)	1 199,0	3 071,3	574,8	4 845,1

1) Berechnet nach V. Kurs, Tabellarische Nachrichten a.a.O., S. 2 ff; ders., Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646 ff; vgl. Übersicht der Angaben von V. Kurs bei L. Sympher, Artikel "Kanäle", in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 5. Bd., 3. Aufl., Jena 1910, S. 771.
Diese Zusammenstellung unterscheidet sich von der Berechnung, die V. Kurs vorgenommen hat, in der Summe der Kanäle im engeren Sinn um 4,2 km, weil hier die Wasserstrecke des Ernst-August-Stollens im Harz, die nicht als Kanal im eigentlichen Sinne anzusehen ist, ausgelassen wurde. Außerdem enthält die Aufstellung nicht die 1894 zum Deutschen Reich gehörigen Wasserstraßen Elsaß-Lothringens von insgesamt 415,6 km, wovon 395,6 km Kanäle, 17,3 km kanalartige Flußstrecken und 2,7 km dazugehörige Binnenseestrecken waren.

lagen erstellt wurden als in den vorangegangenen Jahrzehnten dieses Jahrhunderts. So läßt sich für den Zeitraum 1851-1870 wohl ein etwas zögerndes Verhalten im Beginnen neuer Kanalbauten sehen (1), aber von einem Rückgang der Bautätigkeit kann nicht die Rede sein.

Abschließend zu der Entwicklung der künstlichen Wasserstraßen sei ein allgemeiner Überblick über die Entwicklung der Wasserstraßen in Deutschland im Zeitraum von 1688-1894 gegeben (vgl. Tabelle Nr. 28).

Tabelle Nr. 28

Die Kanalbauten in Deutschland von 1688-1894 (2)

Zeitraum	Gebaute Kanäle km	Im jährlichen Durchschnitt gebaute Kanäle km
1688-1740	85,1	1,6
1741-1785	162,4	3,6
1786-1850	427,9	6,6
1851-1870	138,2	6,9
1871-1894	185,4	13,2

Außer den 4 845,1 km regulären künstlichen Schiffahrtsstraßen waren im Deutscher Reich 1894 noch 569,1 km Moorkanäle, 97,8 km Tiefe (Fahrrinnen) und 36,2 km dazu gehörige, ausgebaute kleine Flußstrecken

---

1) Vgl. R. von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, 2.Bd., Stuttgart 1896, S. 607f; Eger, Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika, Berlin 1899, S. 6ff.

2) Berechnet und zusammengestellt nach F. Kurs, Entwicklung und Ausnutzung der deutschen Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 646ff; ders., Tabellarische Nachrichten, a.a.O., S. 2ff.

vorhanden, so daß die Länge der künstlichen Wasserstraßen überhaupt 5 548,2 km betrug. Daneben verfügte das Deutsche Reich seit 1871 über 415,6 km künstliche Schiffahrtswege in Elsaß-Lothringen (1).

Unter der Einschränkung, daß für einen Teil der Anlagen die Entstehungszeit nicht angegeben werden kann, ist festzustellen, daß die stärkste Zunahme der Wasserstraßen in der Zeit von 1785-1850 lag. Wenn dieser Zeitraum auch die längste der hier angegebenen Perioden umfaßt, so ist zu beachten, daß zwischen 1800 und 1820 infolge der Kriegsauswirkungen, abgesehen von Arbeiten an Donau und Rhein, keine Bauten durchgeführt wurden. Insgesamt wuchs das deutsche Wasserstraßennetz von 1786-1850 um 1 325,8 km, von 1851-1894 um 1 178,8 km.
Deutlich tritt hervor, daß der verstärkte Ausbau des Wasserstraßennetzes dem eigentlichen industriellen Aufschwung voranging.
Da nur einige wenige Angaben über die Baukosten der einzelnen Kanäle vorliegen, kann nur eine sehr vorsichtige Schätzung der im Zeitraum von 1785-1850 im Kanalbau vorgenommenen Investitionen versucht werden. Die ursprüngliche Anlage des 26,3 km langen Bromberger-Kanals in den Jahren 1773/74, von 6 000 Arbeitern in 15 Monaten durchgeführt, kostete 684 471 Taler; der Umbau der Schleusenanlagen und die Erweiterung des Kanals im Jahre 1792 erforderte 487 114 Taler (2), so daß die ganze Anlage bis zu diesem Zeitpunkt pro km 51 391 Taler gekostet hatte. Da dieser Kanal für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 150 t geeignet war, handelt es sich im Vergleich zu den damaligen Schiffahrtsverhältnissen schon um eine Anlage größeren Ranges. Der Bau des 33,7 km langen Eider-Kanals von 1777-1784 soll insgesamt

---

1) V.Kurs, Schiffahrtsstraßen, a.a.O., S. 661.
2) F.W.Schubert, a.a.O., S. 285; vgl. Statistik des Deutschen Reiches, N.F., Bd. 39, a.a.O., T. 1, Abt a, S. 161; A. Böhme, Binnenschiffahrt, a.a.O., S. 17.

2 512 000 Taler gekostet haben (1), pro km demnach 74 540 Taler: Dieser Kanal war die größte bis dahin in Deutschland gebaute Anlage und für See- und Küstenfahrzeuge bis zu 200 t Tragfähigkeit geeignet. Der 15,5 km lange Ruppiner-Kanal, 1787/88 entstanden, hatte nur 130 000 Taler gekostet, pro km 8 387 Taler; bei dieser Anlage wurden aber einige schon vorhandene kleinere Kanäle benutzt, so der bereits schiffbare Klapp-Kanal (2). Die ursprünglichen Anlagekosten des Klodnitz-Kanals waren ebenfalls relativ gering gewesen: 600 009 Taler für 46 km, 13 044 Taler pro km; aber über die Kosten des großen Ausbaus dieses Kanals seit 1816 ist nichts bekannt (3). Bei den Angaben über Baukosten preußischer Kanäle vor 1800 ist zu beachten, daß ein großer Teil der Erdarbeiten von den Anliegern in Hand- und Spanndiensten durchgeführt wurde, zumal diese Kanäle im allgemeinen nicht nur der Schiffahrt, sondern gleichzeitig auch der Entwässerung und Melioration dienten.
Die Kalkulation eines Baumeisters zu Beginn des 19. Jahrhunderts veranschlagte für einen Kanal von 5 Meilen Länge mit 13 Schleusen 500 000 Taler (4), somit nur 12 900 Taler für 1 km Kanallänge; aber diese Berechnung war nur für einen Kanal mit Schiffen von 25 Last Ladung (=46,77 t) gedacht. Die meisten nach 1820 gebauten Kanäle hingegen waren für Schiffe mit mehr als 100 t Tragfähigkeit angelegt worden. (vgl. Tabelle Nr. 25). Für den Main-Donau-Kanal hatte der Erbauer Heinrich von Pechmann einen Voranschlag von 8 540 000 Gulden gemacht, die tatsächlich entstandenen Kosten be-

---

1) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 2. Abt., S. 1454.
2) F.W.Schubert, a.a.O., S. 293.
3) F.W. Schubert, a.a.O., S. 294.
4) J.L. Hogrewe, Praktische Anweisung zur Baukunst schiffbarer Canäle, wie man solche zu entwerfen, mit allen dabey vorkommenden Werken einzurichten, zu erbauen und die Anschläge davon zu verfertigen sind, Hannover 1805, S. 305ff.

liefen sich auf genau 17 433 759 Gulden (1); danach hatte der Voranschlag 21 844 Taler für den km vorgesehen, aber tatsächlich hatte jeder km im Durchschnitt 56 090 Taler gekostet, obwohl der Kanal nur für Schiffe bis 120 t Trägfähigkeit geeignet war und 41,2 km der insgesamt 177,6 km langen Baustrecke aus den kanalisierten Flüssen Regnitz und Altmühl bestanden. Der Main-Donau-Kanal war der einzige nicht direkt vom Staat gebaute Kanal in diesem Zeitabschnitt. Der Bau wäre aber ohne die Beteiligung des Staates und die Übernahme der Garantie für die Gesamtheit des Aktienkapitals nicht zustande gekommen. Zuerst hatte der Staat 2,5 Millionen Gulden - ein Viertel des nominellen Anfangskapitals - übernommen, ab 1842 aber begonnen, alle Aktien aufzukaufen, so daß der Kanal 1852 völlig in den Besitz des Staates übergegangen war (2).

In Anlehnung an die vorhandenen Einzelnachrichten (3) und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten des Main-Donau-Kanals können die Investitionen in Kanalbau wie folgt geschätzt werden: Für alle Kanäle außer dem Main-Donau-Kanal werden die Anlagekosten mit 35 000 Taler für 1 km, der Ausbau der Flüsse zu kanalartigen Wasserstraßen pro km mit 10 000 Talern angesetzt. Danach hätten die Kanalbauten in Preußen von 1785-1850 ein Anlagekapital von 8 906 000 Taler, die kanalisierten Flußstrecken 2 167 000 Taler, zusammen 11 073 000 Taler erfordert; im übrigen Deutschland wären für Kanalbauten etwa 11 197 150 Taler, für kanalisierte Flußstrecken 4 471 300 Taler, zusammen 15 618 450 Taler ausgegeben worden. In ganz Deutschland hätten danach die

---

1) G.Schanz, Donau-Main-Kanal, a.a.O., S. 52.
2) G.Schanz, Donau-Main-Kanal, a.a.O., S. 51.
3) Vgl. O.Schwarz und G.Strutz, a.a.O., 2.Bd., 3. Lief., Anlage LXXVI, S. 264; Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., N.F., 39.Bd., T. 1, S. 11ff, 42ff, 78ff, 159ff, T. 1, Abt. a, S. 115ff, Abt. c, S. 10ff.

öffentlichen Investitionen im Zeitraum von 1785-1850 26 741 450 Taler betragen; wird dieser Zeitabschnitt aufgeteilt in die Perioden 1785-1820 und 1821-1850, so entfielen auf die erste 4 370 000 Taler, auf die zweite 22 101 450 Taler. Danach wären zwischen 1821 und 1850 im Durchschnitt jährlich 736 715 Taler als Neuinvestitionen für künstliche Wasserstraßen in Deutschland ausgegeben worden.

2. Strombauten

Die technische Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen war bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nur unvollkommen gewesen. Bilder trauriger Vernachlässigung und völliger Verwahrlosung boten sich dem Beobachter. Untiefen, treibende Bäume, Uferabbrüche, Sandbänke und Riffe hinderten die Schiffahrt auf den großen Strömen. Wohl hatten Schiffergilden hier und da das Notwendigste getan, die Schiffahrt in Gang zu halten, aber zu Arbeiten größeren Ausmaßes war es nicht gekommen. Erlassene Deich- und Uferordnungen hatten nicht ausgereicht, die Mißstände entscheidend zu bessern. Uferbefestigungen durch Steinschüttungen, Buhnen,Faschinen (Reisiggeflechte), Weidepflanzungen, Pfahl- und Deichbauten waren auch von der technischen Seite her noch zu unvollkommen entwickelt, als daß sie wirksam und dauerhaft Hochfluten und Eisgang Widerstand leisten konnten. Zudem fehlte es an einer zentralen straffen Wasserbauverwaltung in den einzelnen Staaten, die etatmäßig ausreichend dotiert, große Aufgaben hätte wahrnehmen können. Die Aufgliederung der Verantwortlichkeit und Zuständigkeit auf anliegende Ortschaften, Ämter und Domänenverwaltungen verhinderte eine groß angelegte Wahrnehmung der so wichtigen Aufgaben wie Regulierung, Uferbefestigung, Deichbau, Beseitigung der Stromhindernisse, denn wenn es schon an einem ausgebauten Straßennetz fehlte, so waren die natürlichen Wasserstraßen immer noch der schnellste, billigste und auch relativ sicherste Transportweg. Hinzu kam, daß die meisten Territorialfürsten die Wasserstraßen eher als eine bedeutende Einnahmequelle zur Vervollständigung ihrer Einkünfte denn als eine ihnen obliegende Pflicht

der Verbesserung und des Ausbaues ansahen. Erst mit der Zusammenziehung dieser Aufgaben in einer staatlichen Zentralstelle - meist als Wasser- und Straßenbauverwaltung entweder dem Finanz- oder Innenministerium unterstellt - konnte ein entscheidender Wandel herbeigeführt werden. Dieser Prozeß war ein Teil jenes Vorganges, in dessen Verlauf vordem regional von Ämtern, Korporationen und Gemeinden erfüllte Aufgaben, allmählich zentral geleitet und finanziert, in die budgetäre Ordnung der Staatshaushalte einbezogen wurden.

Aber zunächst mußte ein institutioneller Wandel der Schiffahrtverhältnisse einsetzen, bevor technische Verbesserungen zu erreichen waren. Es galt die künstlichen Hindernisse zu beseitigen: Wasserzölle, Stapel- und Umschlagrechte, Frachtmonopole und Privilegien der Schiffergilden. Die Vision von der Freiheit der Flußschiffahrt schien zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein in nächster Zeit kaum zu erreichendes Ziel. Erst der politisch-militärische Eingriff Napoleons, der den Rhein 1801 zur Grenze zwischen Deutschland und Frankreich werden ließ, gab den Anstoß: Der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 verfügte die Aufhebung der 32 Zölle, die bis dahin auf dem Rhein zwischen Straßburg und der holländischen Grenze zu entrichten waren; der Oktroivertrag, zwischen Frankreich und dem Deutschen Reich 1804 geschlossen, sah stattdessen eine einmalige Eingangsgebühr vor, deren Aufkommen zur Hälfte auf die Verbesserung des Flußbettes und der Leinpfade verwendet werden sollte [1].

---

1) Vgl. E.Gothein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19.Jh., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 101, Leipzig 1903, S.201ff; O. Eckert, Rheinschiffahrt im XIX.Jh., Staats- und Sozialwiss. Forschungen, hrsg. v. G.Schmoller, 16.Bd., 5.H., Leipzig 1900, S.103ff; F.J.Lapp, Die Rheinschiffahrt. Ihre Entwicklung, die Grundlagen ihrer heutigen Blüte und ihre Bedeutung im Jahre 1937, Diss. Berlin [illegible]

Aber erst im Verlauf der Pariser Friedenskonferenzen (1) und des Wiener Kongresses (2) wurden die Leitgedanken entwickelt, nach denen die Schiffahrtsverhältnisse auf Flüssen, welche verschiedene Staaten trennen oder durchfließen, geregelt werden sollten. Die Fundamentalnormen waren: freie Schiffahrt bis zur Mündung, Aufhebung aller Stapel- und Umschlagrechte, Abschaffung der Privilegien der Schiffahrtsgilden, Abgabenerhebung nur nach Maßgabe der "örtlichen Verhältnisse" und die Feststellung, daß jeder Uferstaat die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse im Strombett und die Unterhaltung der Leinpfade zu übernehmen habe. Aber bis diese Beschlüsse in die Tat umgesetzt wurden, bedurfte es noch langwieriger zäher Verhandlung der beteiligten Staaten: am 23. Juni 1821 kam die Elbschiffahrtsakte zwischen den Anliegerstaaten zustande (3), am 10. September 1823 unterzeichneten die Uferstaaten die Weserschiffahrtsakte (4) und die schon seit 1816 arbeitende "Rheinschiffahrts-Zentralkommission" zur Regulierung der Rheinschiffahrt konnte erst am 31. März 1831 die Rheinschiffahrtsakte als Ergebnis ihrer Bemühungen vorlegen (5).

---

1) Gesetzsammlung der Kgl.Preuß.Staaten, 1814, S. 113ff, 1818, Anhang.
2) Art.108-116 abgedruckt in: Rheinurkunden, Sammlung zwischenstaatl.Vereinbarungen,landesherrlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt, 1.T., Den Haag-München-Leipzig 1918, S. 42ff.
3) Die Elbzöll . Aktenstücke und Nachweise, 1814-1859, Leipzig 1960, S. 48ff.
4) Gesetzsammlung f.d.Kgl.Preuß.Staaten, 1822, S.9ff.
5) Rheinurkunden, a.a.O.,S.212ff; G.Schirges, Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntnis der Geschichte, Handelstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschiffahrtsakte vom 31.März 1831 samt all ihren Supplementär-Artikeln,Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen u. Instructionen, Mainz 1857, S. 155ff. Zu diesen sich dahinschleppenden Verhandlungen bemerkte Friedrich List: "Die Nachwelt wird es kaum glauben,daß man nach Abwerfung des fremden Jochs beinahe ein Viertel Jahrhundert damit zubrachte,um über die Aufhebung der Stapelrechte auf dem Rheine, dem besten Flusse Deutschlands und die freie Ausfuhr aus demselben nach dem Meer zu unterhandeln." F.List, Artikel "Eisenbahnen und Canäle,Dampfboote u.Dampftransport" in:Das Staats-Lexikon,hrsg.v. C.Rotteck u. C.Welcker,4.Bd.,2.Aufl.,Altona 1846, S. 229.

Welche Unternehmungen zur Besserung der Binnenschiffahrtsverhältnisse trotz des trägen Wandels der Institutionen an den großen Flüssen Deutschlands durchgeführt wurden, und welcher Aufwand seitens der einzelnen Staaten dafür erforderlich war, wird im Folgenden darzustellen sein.

R h e i n : Das bedeutendste Unternehmen zur Regulierung des Rheins in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Korrektion des Oberrheins. Bis 1816 hatten sich die Anliegerstaaten Frankreich, Baden und Bayern lediglich auf die notdürftigsten Uferbauten beschränkt. Flößerei und Schiffahrt waren auf dem unkorrigierten Strom, der in einer Breite von 4-9 km in vielarmigen Windungen dahinfloß, zeitweilig völlig verhindert. Wiederholte Überschwemmungen vernichteten Ackerland, Dörfer und Menschenleben. Noch in den Jahren 1816-1820 wurde der Überschwemmungsschaden allein für die der bayrischen Grenze gegenüberliegenden badischen Ortschaften auf 3 Millionen Gulden geschätzt (1). Seit 1817 sicherten mehrere Verträge mit Bayern ein gemeinsames Vorgehen bei der Korrektion dieser Stromstrecke (2). Ein kühner Entwurf des auf der "Ecole Polytechnique" in Paris mit der französischen Wasserbaukunst vertraut gewordenen Ingenieurs Gottfried Tulla projektierte die gesamte Korrektion des Flußbettes von Basel bis zur hessischen Grenze (3). Nach längeren Verhandlungen kam am 5. April

---

1) Die Correction des Rheins von Basel bis zur Großherzoglichen Hessischen Grenze. Denkschrift mit einem Kartenheft, bearbeitet von der Großherzoglichen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, Karlsruhe 1863, S. 4; vgl. Wasserbau im Königreich Bayern, a.a.O., S. 267.

2) Vertragstexte als Beilagen Nr. VIII-XII zu Correction des Rheins, a.a.O., S. 39ff; vgl. Wasserbau im Königreich Bayern, a.a.O., S. 267ff.

3) 1817 entwarf Tulla die ersten Korrektionspläne, von denen bereits 6 Rheindurchstiche ausgeführt worden waren, als er 1825 den ganzen Korrektionsplan in einer Denkschrift veröffentlichte: "Die Rectification des Rheins von seinem Austritt aus der Schweiz bis zu seinem Eintritt in das Großherzogthum Hessen", Carlsruhe 1825.

auch ein Vertrag mit Frankreich über die gemeinsame Korrektur der französisch-badischen Flußstrecke zustande (1). Die anfänglich für 20-30 Jahre geplanten Arbeiten zogen sich bis zum Ende der sechziger Jahre hin. Das Ergebnis war ein neues durch Dämme, Buhnen, Faschinen, Steinschüttungen und Böschungspflaster geschütztes Strombett.
Die Länge des Talwegs der badisch-bayrischen Stromstrecke maß 1817 noch 138,5 km; bis 1861 war der Talweg auf 86,7 km verkürzt worden (2). Das alte Rheinbett gab auf der bayrischen Seite 1 314,5 ha Land frei, auf der badischen Seite 2 028 ha (3).
Über die Aufwendungen des badischen Staates für diese Korrektionsarbeiten liegen genaue Aufzeichnungen vor (4). Danach belief sich der Gesamtaufwand Badens in der Zeit von 1817-1850 für die bayrisch-badische Strecke auf 1 539 952 Taler; von dieser Summe trugen die Ufergemeinden in Form von Fluß- und Dammbaubeiträgen 432 781 Taler. In der Zeit von 1851-1861 wurden insgesamt 515 457 Taler für die Korrektion ausgegeben; der Beitrag der Gemeinden war 182 062 Taler.
Der Landzuwachs durch die Rheinregulierung an der badisch-französischen Strecke betrug auf badischer Seite 798,9 ha (5). Die Höhe der Ausgaben für diesen Stromabschnitt kann seit 1838 verfolgt werden (6). Bis 1850 wurden auf diesen Teil des Rheins insgesamt 2 162 366 Taler verwendet, wovon die Gemeinden nur 227 511 Taler trugen; von 1851-1861 wurden insgesamt 2 540 014 Taler ausgegeben, der Anteil der

---

1) Correction des Rheins, a.a.O., S. 7.
2) Correction des Rheins, a.a.O., Beilage Nr. 15, S. 57f.
3) Correction des Rheins, a.a.O., Beilage Nr. 20, S. 64.
4) Correction des Rheins, a.a.O., Beilage Nr. 17-19, S. 60ff.
5) Correction des Rheins, a.a.O., S. 11.
6) Correction des Rheins, a.a.O., Beilage Nr. 6 u. 7, S. 37f.

Fluß- und Dammbaubeiträge der Gemeinden belief sich in dieser Zeit auf 229 040 Taler.
Bis 1850 hatte sonach die badische Staatskasse seit 1817, ohne die Arbeiten an der schweizerischen Flußgrenze des Hochrheins und ohne die Aufwendungen für die badisch-französische Strecke vor 1838, insgesamt 3 042 026 Taler (ohne Gemeindebeiträge) für den Rheinbau ausgegeben.
Angaben über die Aufwendungen Bayerns liegen für diese Zeit nicht vor; dort wurden die Kosten ausschließlich von den Kreisfonds und den Gemeinden aufgebracht.
Von französischer Seite waren für Rheinbauarbeiten, einschließlich Brücken, Fähren und Zufahrtsstraßen, in der Zeit von 1791-1814 1 281 481 Taler, von 1815-1841 3 248 693 Taler ausgegeben worden; ausschließlich für Flußbauten von 1842-1869/70 6 023 337 Taler (1).
Wesentliche Verbesserungen des Rheinbettes oberhalb der bayrisch-hessischen Grenze wurden erst erreicht, als die Rheinschiffahrtsakte am 31. März 1831 von den damaligen Uferstaaten Holland, Preußen, Nassau, Hessen, Bayern, Baden und Frankreich abgeschlossen wurde, nach der die Anliegerstaaten verpflichtet waren, die Fahrrinne zu erhalten, die Leinpfade auszubauen und die Uferbefestigungen zu verstärken. Die Beseitigung der gröbsten Schiffahrtshindernisse begann: Sprengungen im Binger Loch ermöglichten endlich eine erleichterte Durchfahrt; Buhnenbauten, die zwischen 30 000 und 50 000 Taler kosteten, beschnitten die Windungen und Seitenarme (2).

---

1) Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich, hrsg.v.d. Centralbureau für Meteorologie und Hydographie im Großherzogtum Baden, Berlin 1889, S. 350.
2) Denkschrift betreffend die Regulierung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins, Berlin 1879, S. 56ff; Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein, bearbeitet im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1888, S.289ff; Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., Bd.39, T.3,Abt.a,S.85ff

Die Gesamtausgaben der Uferstaaten für den Rheinbau in der Zeit von 1831-1850 beliefen sich nach den Berichten der Central-Kommission für die Rheinschiffahrt auf 12 229 132 Taler (1). Die Denkschrift des preußischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten gibt die Ausgabe der Uferstaaten für die Zeit von 1831-1866 mit 38 133 000 Taler an (2); davon entfielen auf die Niederlande 11 173 000 Taler, auf Preußen und Nassau zusammen 8 313 000 Taler, auf Hessen und Bayern je 1 563 000 Taler, auf Baden 8 313 000 Taler und auf Frankreich 7 207 000 Taler. Preußen allein gab im Durchschnitt der Jahre 1843/47 für die Erhaltung der Schiffbarkeit auf dem Rhein 231 903 Taler, für Verwaltungskosten 15 694 Taler aus (3). Arbeiten größeren Ausmaßes zur Regulierung des Rheinstromes waren in Baden, Bayern und Frankreich schon seit 1816, in den anderen Staaten erst seit 1831 unternommen worden. Die Höhe der Investitionen mußte in den folgenden Jahren noch bedeutend steigen, um das große Werk zu vollenden: 30 345 354 Taler wurden von den Uferstaaten im Zeitraum von 1851-1870 ausgegeben, 35 608 540 Taler von 1871-1890 (4).

W e s e r : Die Freizügigkeit des Schiffsverkehrs auf der Weser wurde mit dem Abschluß der Weserschiffahrtsakte durch die Uferstaaten Bremen, Oldenburg, Lippe-Detmold, Braunschweig, Hannover und Preußen am 10. September 1823 erreicht (5): Sämtliche Stapel- und Zwangsumschlagsrechte der Weserstädte wurden aufgehoben; die Zölle, zunächst nur ermäßigt, wurden erst 1856 abgeschafft. Die beteiligten Staaten

---

1) R.van der Borght,Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt,hrsg.und mit einem Vorwort versehen von der Handelskammer in Köln,Köln 1892, S.4.
2) Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S. 321.
3) Denkschrift über die Bestimmungen,welche rücksichtlich der schiffbaren Flüsse und Wasserstraßen im Deutschen Reiche zu treffen sein werden,in specieller Anwendung auf die Verhältnisse Preußens,Berlin 1848,Anhang;vgl.F.W.von Reden,Erwerbs und Verkehrsstatistik,a.a.O.,3.Abt.,S.2003.
4) R.van der Borght,Rheinschiffahrt,a.a.O.,S.4.
5) Gs.S.f.d.Kgl.Preuß.Staaten,1822,S.9ff;vgl.Denkschrift über die Flüsse,a.a.O.,S.236;H.J.Helmke, Der Verkehr im Raum zwischen Weser und Elbe im 19. Jh. unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen,Diss. Köln 1957, S.11f.

verpflichteter sich, unverzüglich mit der Beseitigung der Flußhindernisse zu beginnen. Eine Stromschau im Jahre 1821 hatte noch 106 Stromschnellen feststellen können (1). Zunächst beschränkten sich die Arbeiten auf die gefährlichsten Hindernisse; ab 1838 begannen planmäßige Regulierungsbauten. Durch Baggerungen, Strom- und Grundschwellen, Buhnen und Parallelwerke wurden die Fahrrinnen vertieft und gleichzeitig die Seitenarme coupiert. Bis 1840 sollen die Kosten der Weserregulierung unbedeutend gewesen sein (2). Für die Zeit nach 1840 liegen für einige Stromabschnitte Nachrichten über Baukosten vor. Für die Regulierung der Strecke zwischen Karlshafen und der hannoverschen Landesgrenze unterhalb von Holzminden wurden in den Jahren 1844-1853 65 300 Taler, für den Abschnitt zwischen Hameln und der Landesgrenze nach Lippe-Detmold in den Jahren 1848-1865 rund 81 400 Taler ausgegeben (3). Die Beseitigung der Krümmungen zwischen Vlotho und der Porta Westfalica in der Zeit von 1844-1853 erforderte 110 000 Taler; davon waren von den Gemeinden 13 900 Taler zu tragen (4).

Im Jahresdurchschnitt von 1843/47 hatte Preußen für die Weser 16 806 Taler (ohne 4 610 Taler Verwaltungskosten) ausgegeben (5); Hannover hatte für Neubauten an der Weser im Etat 1850/51 10 000 Taler angesetzt (6).

E l b e : Bis zum Jahre 1820 war, abgesehen von einigen Arbeiten zur Zeit Friedrichs des Großen, für den Elbstrom außerhalb der großen Handelsplätze so

---

1) Statistik des Deutschen Reichs, a.a.O., 39.Bd., T. 2, Abt. b, S. 27.
2) Denkschrift über die Ströme, a.a.O., S. 238.
3) Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., 39.Bd., T. 2, Abt. b, S. 28 f.
4) Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., 39.Bd., T. 2, Abt. b, S. 30.
5) Denkschrift über die Bestimmungen, a.a.O., u. F.W. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 2003.
6) F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 895.

gut wie nichts geschehen. Dementsprechend waren auch die Stromverhältnisse, als die Elbschiffahrtsakte am 23. Juni 1821 unterzeichnet wurde (1). Zwar wurden Stapel- und Zwangsumschlagsrechte abgeschafft und die Privilegien der Schiffahrtsgilden beseitigt, aber eine wesentliche Senkung der Zölle wurde nicht erreicht. So blieb die Elbe während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der "teuerste Strom Deutschlands": Für 100 Meilen befahrene Stromlänge war der normale Zollsatz pro dz im Jahre 1847 1,416 Taler, hingegen auf der Weser 0,436 Taler, rheinaufwärts 0,446 Taler, rheinabwärts 0,666 Taler (2). Dieser Zustand änderte sich zunächst auch nicht, als die Eisenbahn als Konkurrent auftrat: Der Transport eines Zentners Massenguts zwischen Hamburg und Magdeburg war im Durchschnitt 2 Sgr. teurer als auf der Eisenbahn (3). So ist es verständlich, daß die Einnahmen der Elbzollverwaltung von Sachsen-Anhalt, Hannover, Mecklenburg-Schwerin und Lauenburg noch im Jahre 1850 höher waren als die Aufwendungen für Strombauten (4). Preußen hatte mit Buhnenarbeiten und der Stromsäuberung unmittelbar nach den Befreiungskriegen begonnen. Allein im Bezirk Magdeburg mußten in den Jahren 1824-1854 24 788 Baumstämme aus dem Fluß entfernt werden (5). Aber die Stromverhältnisse blieben noch bis 1840 derartig schlecht, daß eine Fahrt von Magdeburg nach Hamburg 4 Wochen dauern

---

1) Gs.S.f.d.Kgl.Preuß.Staaten,S.9ff; Elbzölle a.a.O., S.48ff; vgl.M.Kriele,Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819-1821,Abhandlungen aus dem Staatswiss. Seminar zu Straßburg,hrsg.v.G.F.Knapp, Heft XIII, Straßburg 1894,S.87ff;H.J.Helmke, a.a.O.,S. 15.
2) K.Fischer,EineStudie über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren unter spezieller Berücksichtigung der Frage der Erhebung von Schiffahrtsabgaben,Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen des Staatswiss.Seminars zu Halle, a.d.Saale,hrsg. v. J.Conrad, 58.Bd., Jena 1907, S. 16.
3) K.Fischer, Elbschiffahrt, a.a.O., S. 16.
4) Elbzölle, a.a.O., S. 365.
5) Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., 39.Bd., 2.Teil, Abt. a, S. 123.

konnte, wenn die Schiffer sich bei Niedrigwasser mit Handbaggern durch die Sände kämpfen mußten (1).

Erst die wiederholten Klagen der Magdeburger Kaufmannschaft (2) führten dazu, daß 1842 die Elbschiffahrtskommission der Uferstaaten in Dresden zusammentrat (3), deren Beschlüsse zu einigen wesentlichen Verbesserungen der Stromverhältnisse, vor allem zu einer Vertiefung des Fahrwassers, führten (4). Deutlich drücken sich die verstärkten Arbeiten in den Ausgaben aus, die für den Regierungsbezirk Merseburg vorliegen (5):

1822-30 168 306 Taler
1831-40 199 659 Taler
1841-50 336 981 Taler
1851-60 296 912 Taler
1861-70 453 235 Taler

Danach hatte Preußen allein für diesen Regierungsbezirk von 1822-1850 für den Elbstrom 704 946 Taler ausgegeben. Die Ausgaben für die beiden anderen Regierungsbezirke Potsdam und Magdeburg können kaum geringer gewesen sein, denn die Gesamtausgaben für die Elbe im Durchschnitt der Jahre 1843/47 war 105 541 Taler (ohne 10 226 Taler Verwaltungskosten) (6). Sonach sind die Aufwendungen Preußens allein aus dem Staatshaushalt für die Strombauten an der Elbe für die Zeit von 1820-1850 auf etwa 2 Millionen Taler zu schätzen.

Die erzielten Fortschritte in der Schiffbarkeit der Elbe wurden deutlich sichtbar: die durchschnittliche

---

1) Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., 39.Bd., T. 2, Abt. a, S. 120.
2) Elbzölle, a.a.O., S. 323.
3) Verhandlungen dieser Kommission abgedruckt in: Elbzölle, a.a.O., S. 96ff.
4) Denkschrift über die Ströme, a.a.O., S. 184ff.
5) Statistik des Deutschen Reiches, a.a.O., Bd.39, T.2, Abt.a, S.121; vgl. G. Bindewald, Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871-1900, in: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Untersuchungen über deren Abgabewesen, Regulierungskosten u. Verkehrsverhältnisse, 1.Bd., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 103, Leipzig 1903.
6) Denkschrift über die Bestimmungen, a.a.O.; u.F.v. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 2005.

Tragfähigkeit der Fahrzeuge (Summe der Tragfähigkeit aller Fahrzeuge dividiert durch Anzahl) stieg von 1 200 Zentner im Jahre 1842 auf 1 900 Zentner im Jahre 1858, weiter auf 2 200 Zentner im Jahre 1866 und erreichte 3 100 Zentner im Jahre 1873. Die größten Fahrzeuge hatten 1842 eine Tragfähigkeit von 3 000 Zentner, im Jahre 1852 von 4 000 Zentner, 1866 von 5 000 Zentner und 1873 sogar von 8 000 Zentner (1).

O d e r : Der Zustand des Oderstroms nach den Befreiungskriegen entsprach etwa den verwilderten Stromverhältnissen, die Friedrich der Große bei der Übernahme Schlesiens vorgefunden hatte, denn die seitdem vorgenommenen Flußbauten waren während der langen Kriegsperiode nahezu völlig verschwunden (2). Ab 1816 wurde mit der Beseitigung der gröbsten Schiffahrtshindernisse begonnen und gleichzeitig die Korrektion des Flusses zwischen Kosel und der pommerschen Grenze in Angriff genommen (3). Bis zum Jahre 1842 hatte der preußische Staat für diesen Stromabschnitt 1 871 000 Taler ausgegeben, wovon allein 1 105 800 Taler auf die Strecke unterhalb Breslaus entfielen (4). Während dieser Zeit wurden 11 000 Baumstämme aus dem Fluß entfernt, 8 442 Morgen Sandfelder bepflanzt und die Fahrrinne, die anfangs nur für Schiffe bis zu 700 Zentner Tragfähigkeit passierbar war, vertieft, so daß 1842 schon Schiffe mit 1 500 Zentner Tragfähigkeit die Oder befahren konnten (5). Um dieses

---

1) Denkschrift betreffend die Regulierung,a.a.O., S. 41.
2) Statistik des Deutschen Reiches, 39.Bd.,T. 1, S. 164.
3) Vgl. F.C.R.Riese, Die Entwicklung der Oderschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Dualismus zwischen Oder- und Elbekurs,Diss. Erlangen, Borna-Leipzig 1914,S.21ff; W.Tietze,Die Oderschiffahrt,Studien zu ihrer Gesch. u. ihrer wirtschaftl.Bedeutung,Diss.Breslau 1906,S.14ff.
4) Denkschrift betreffend die Regulierung,a.a.O., S.23; Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S.149.
5) Denkschrift betreffend die Regulierung,a.a.O., S.23.

Ergebnis zu erreichen, waren bis dahin pro km und Jahr im Durchschnitt 117 Taler erforderlich gewesen. Eine 19 km lange Versuchsstrecke im Breslauer Regierungsbezirk wurde 1844-48 für 75 000 Taler ausgebaut, um für die Schiffahrt auch bei Niedrigwasser einen Tiefgang von 1 m zu erhalten (1). Das Ergebnis ermutigte zum weiteren Ausbau von 132 km Stromlänge in den Jahren 1848-1859 mit einem Gesamtaufwand von rund 1 Million Taler. Da nach dem Durchschnitt der Jahre 1843/47 für die Oder bis Stettin 88 880 Taler (ohne 13 610 Taler Verwaltungskosten) ausgegeben wurden (2) ist rit Berücksichtigung der Ausgaben bis zum Jahre 1842 der Gesamtaufwand bis zum Jahre 1850 mit einiger Sicherheit auf 2,4 Millionen Taler zu schätzen (3).
W e i c h s e l u n d N o g a t : Die mißlichsten Stromzustände waren noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf der Weichsel anzutreffen. Häufige Hochfluten und der beträchtliche Eisgang im Winter hatten immer wieder nahezu alle bis dahin vorgenommenen Bauten beschädigt oder vernichtet. Um die Schiffahrt überhaupt in Gang halten zu können, hatten sich die Arbeiten bis zum Beginn der 30iger Jahre nur auf die Verhinderung seitlicher Stromdurchbrüche beschränkt (4). Im Regierungsbezirk Marienwerder begann eine planvolle Stromregulierung erst seit 1832, kurz danach auch im Weichsel- und Nogatdelta des Regierungs-

---

1) Statistik des Deutschen Reiches,39.Bd.,T.1,S.164; vgl. Die Oder und ihr Ausbau, Festschrift der Oderstromverwaltung,Breslau 1901 H.Keller,Hrsg.; Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, 1896.
2) Denkschrift über die Bestimmungen,a.a.O.,u.F.W. von Reden,Verkehrs- und Erwerbsstatistik,a.a.O., 3.Abt., S. 2003.
3) O.G.Giersberg, Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter,in:Die Schiffahrt der deutschen Ströme,a.a.O.,S.134,beziffert die Ausgaben für die Oder für die Zeit von 1819-1862 auf rund 3 Millionen Taler.
4) Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S.62f; Denkschrift über die Regulierung,a.a.O., S. 87.

bezirks Danzig, wo vor allem durch Dünen, Dämme und Schleusen die Hochwassergefahr gebannt werden mußte (1).

Genaue Angaben über die Höhe der Aufwendungen für das Strombett lassen sich nicht mehr machen, da die entsprechenden Akten durch einen Brand in Danzig zum großen Teil vernichtet wurden (2). Für die Strecke oberhalb der Montauer Spitze (Abzweigung der Nogat) wurden von 1832-1856 allein 690 545 Taler aus Staatsfonds ausgegeben (3). Die durchschnittlichen Aufwendungen für die Weichsel in den Jahren 1843/47 waren 147 347 Taler (ohne 8 941 Taler Verwaltungskosten) (4). Die Kosten für Neubauten an der Weichsel haben zwischen 1832 und 1883 annähernd 8,7 Millionen Taler, die Unterhaltung der Anlagen etwa 3 Millionen Taler, zusammen 11,7 Millionen Taler, betragen (5). Es ist wohl keineswegs zu hoch, davon mindestens 2 Millionen Taler für die Zeit bis 1850 anzusetzen.

M e m e l , G i l g e , R u ß : Um die Jahrhundertwende waren die ersten planmäßigen Arbeiten zur Regulierung der Memel begonnen worden, konnten aber infolge der Kriege nicht fortgesetzt werden (6). Sorgfältige Regulierungsarbeiten am Strombett der Memel, des Ruß und der Gilge begannen erst um 1845 (7). Daß diese Arbeiten noch kein großes Ausmaß hatten, zeigt der Ausgabendurchschnitt der Jahre 1843/47 für Memel und Ruß mit nur 13 296 Taler (ohne 2 380 Taler Verwaltungskosten (8). Die Ge-

---

1) Statistik des Deutschen Reichs,a.a.O.,39.Bd.,T.1, S. 80f.
2) Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S. 88.
3) Statistik des Deutschen Reichs,a.a.O.,39.Bd.,T.1, S. 78.
4) Denkschrift über die Bestimmungen,a.a.O., u.F.W. von Reden,Erwerbs-und Verkehrsstatistik,a.a.O., 3.Abt.,S.2003.
5) Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S.88.
6) Statistik des Deutschen Reichs,39.Bd.,T.1, S.11.
7) Denkschrift über die Ströme,a.a.O.,S.15f.
8) Denkschrift über die Bestimmungen,a.a.O.,u.F.W. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 2003.

samtaufwendungen vor 1853 sind nicht mehr feststellbar. Von 1853-1878 wurden für Regulierungszwecke und Unterhaltung der Anlagen 1 816 000 Taler ausgegeben (1).

E m s : Obwohl auf dem Wiener Kongreß bereits eine Vereinbarung über den gemeinsamen Ausbau der Ems zwischen Preußen und Hannover erreicht wurde, scheiterte die spätere Ausführung an der Schwierigkeit, sich auf eine gemeinsame Wassertiefe einigen zu können (2). So wurde bis zum Jahre 1843, als endlich ein Vertrag zwischen Hannover und Preußen über die preußischen Aufgaben hinsichtlich der Stromregulierung zustande kam, der wesentliche Teil der Regulierungswerke nur von Hannover ausgeführt. Die dafür aufgewendeten Summen waren beträchtlich: die Strecke von Meppen bis Papenburg wurde in den Jahren 1819-1834 für 1 232 461 Taler ausgebaut; für die Unterhaltung dieser Strecke und kleinere Verbesserungen wurden jährlich durchschnittlich 14 193 Taler ausgegeben (3). Der Stromabschnitt zwischen Greve und Rheine wurde 1843/45 für 200 000 Taler reguliert (4). Preußen begann erst nach der Übereinkunft von 1843 von der Landesgrenze Hannovers aus, die Vertiefung des Flusses durchzuführen. Von 1843-1847 gab Preußen im Durchschnitt für die Ems 26 036 Taler (ohne 975 Taler Verwaltungskosten) aus (5). Da außer den bezeichneten

---

1) Denkschrift über die Ströme, a.a.O., S. 40.
2) Statistik des Deutschen Reichs, a.a.O., 39.Bd., T.2, Abt.c, S.11; vgl. H. Flügel, Das Gebiet der Weser-Ems und die westdeutschen Kanäle, in: Die Deutschen Wasserstraßen, hg. von F. Markmann, Heidelberg, Berlin, Magdeburg 1938, S. 182.
3) Statistik des Deutschen Reichs, a.a.O., 39.Bd., T.2, Abt.c, S.12; vgl. J.G.W.L. Ubbelohde, Über die Finanzen des Königreichs Hannover, a.a.O., S. 343; F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1.Bd., 2.Abt., S. 914.
4) Statistik des Deutschen Reichs, a.a.O., 39.Bd., T.2, Abt. c, S. 12.
5) Denkschrift über die Bestimmungen, a.a.O., u. F.W. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 2003.

Bauten noch eine Reihe von Wehren und Schleusen entstanden (1), kann der Gesamtaufwand für die Schiffbarmachung der Ems bis 1850 wohl mit 2 Millionen Taler angenommen werden.

D o n a u - u n d M a i n g e b i e t : Die Generaldirektion des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus gab 1817 die Summe der im Königreich Bayern mit Ausschluß des Untermain- und Rheinkreises für Wasserbauten verwendeten Ausgaben mit 1 555 882 Gulden 43 Kr an (2). Zu dieser Zeit wurden einige Donaudurchstiche und kleinere Korrekturen an Inn, Isar, Wertach, Lech, Regnitz und Main durchgeführt. Alle diese Flußkorrekturen waren unvollkommen und wenig dauerhaft. Die später für Flußbauten festgesetzten Summen des Staatsbudgets reichten nicht aus, an allen großen Flüssen gleichzeitig Korrekturen vornehmen zu lassen. Die Rheinbauarbeiten wurden von den Kreisfonds und Gemeinden getragen, die Ausgaben für Donau und Main hauptsächlich von den Centralfonds. Bis 1840 war außer an Main, Donau und Rhein an den anderen Flüssen nur vereinzelt gearbeitet worden. Zum Teil lag das auch an der noch nicht eindeutig geregelten Baupflicht an den Ufern. Nachhaltiger Wandel wurde erst durch das Uferschutzgesetz des Jahres 1862 erreicht, das die Baupflichten eindeutig regelte: Uferschutz oblag den Kreisen, Flußkorrektionen zur Hebung der Schiffahrt dem Staat, Dammbauten gegen Überschwemmungen den Gemeinden (3).

Die Chroniken mancher am Donauufer gelegenen Ortschaften mußten oft Jahr um Jahr großen Hochwasserschaden anzeigen (4). Um die größten Gefahren abzuwenden und gleichzeitig der Schiffahrt eine erleichterte Durchfahrt zu verschaffen, wurden von 1806-1866 insgesamt 35 größere und kleinere Durchstiche ausgeführt (5). Erst seit der Einführung

---

1) Vgl. Statistik des Deutschen Reichs, 39. Bd., T. 2, Abt. c, S. 13.
2) Wasserbau im Kgr. Bayern, a.a.O., S. 1.
3) Wasserbau im Kgr. Bayern, a.a.O., S. 2.
4) Wasserbau im Kgr. Bayern, a.a.O., S. 26.
5) Einzelheiten vgl. Wasserbau im Kgr. Bayern, a.a.O., [illegible] ff.

der Dampfschiffahrt auf der Donau im Jahre 1837 wurde die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse zügiger vorangetrieben. Für die schwäbische Donau wurden von 1837-1849 im ganzen rund 238 300 Taler, für die mittlere Donau von 1837-1850 103 000 Taler für Neubauten und 53 600 Taler für die Unterhaltung aus der Staatskasse ausgegeben (1).
Den Gesamtaufwand aus Staats- und Kreisfonds von 1837-1883 gibt die Wasserbaudirektion mit 5 271 846 Taler an (2).
Die Regulierung des Mains war seit 1820 in Angriff genommen worden; bis dahin befanden sich die Stromverhältnisse in einem "erbärmlichen Zustand" (3). Die vorgenommenen Arbeiten hatten sich nur auf die Verhinderung weiterer Uferabbrüche beschränkt. Bis 1820 wurden hauptsächlich die großen Sand- und Geröllbänke entfernt, Durchstiche zur Abkürzung der Flußkrümmungen ausgeführt, hinderliche Mühlwehre beseitigt und Steinbuhnen angelegt. Die dabei auf die Uferstaaten Baden, Hessen, Nassau und Bayern im einzelnen gemachten Aufwendungen lassen sich mangels fehlender Ausweise nicht mehr feststellen (4).
Neben diesen Regulierungsarbeiten an den größeren Flüssen ging die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf den mittleren und kleineren Flüssen einher: an Pregel und Alle in Ostpreußen (5), an Netze und Warthe (6), Spree und Havel (7) in Bran-

---

1) Wasserbau im Kgr.Bayern, a.a.O., S. 38f.
2) Wasserbau im Kgr.Bayern, a.a.O., S. 39.
3) G.Schanz,Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung,Studien über die bayrischen Wasserstraßen,3, Bamberg 1894, S. 5.
4) Wasserbau im Kgr.Bayern, a.a.O., S. 318.
5) Vgl.Statistik des Deutschen Reichs, a.a.O.,39.Bd., T.1, S.46ff; H.Keller (Hrsg.), Memel-,Pregel- u. Weichselstrom, a.a.O., 1. Teil,S. 341ff.
6) G.Seibt, Die Wartheschiffahrt,in:Die Schiffahrt der Deutschen Ströme,a.a.O.,1.Bd.,S.249-341.
7) C.W.Ferber,Beiträge zur Kenntnis des gewerblichen und commerciellen Zustandes der preuß.Monarchie, Berlin 1829, S.251. Bis 1829 waren für die Regulierung der Havel 163 000 Taler ausgegeben worden.

denburg,an Saale(1) und Unstrut in der Provinz Sachsen,an Lippe(2) und Ruhr in Westfalen,an Mosel und Saar in der Rheinprovinz,an der Lahn in Hessen(3) und Nassau und am Neckar in Württemberg und Baden.

Verglichen mit den Zustanden um 1800 und nach den Befreiungskriegen,hatten sich die Schiffahrtsverhältnisse auf den deutschen Flüssen bis zur Mitte des 19.Jahrhunderts bedeutend verbessert.Sicherlich waren die bis dahin vorgenommenen Regulierungsarbeiten an den meisten Flüssen nur der Anfang einer sich nach 1850 noch weiter verstarkenden Bautätigkeit und die ausgegebenen Summen im Verhaltnis zu den nach 1850 hierauf verwendeten Ausgaben vielfach noch gering.Aber die Beseitigung der gefährlichsten Stromhindernisse war erreicht;zusammen mit den Kanalbauten und der Kanalisierung einzelner Flüsse hatten sich die Wassertransportwege wesentlich verbessert und erweitert.Noch nie zuvor war ein so beträchtlicher Fortschritt in der Vervollkommnung der Wasserstraßen innerhalb eines Zeitraums von etwa 30 Jahren in Deutschland erreicht worden.Wie einzelne Beispiele zeigten,hatte auch der Beginn des Eisenbahnbaus diese Entwicklung nicht gehemmt.Vielfach begannen verstärkte Regulierungsarbeiten gerade zu Beginn der 40iger Jahre.

Dieser durchgreifende Wandel beruhte auf drei Voraussetzungen:der veränderung der politischen Struktur Deutschlands seit 1800,die die zersplitterten Territorien verschwinden und einigermaßen abgerundete,lebensfahige Staaten entstehen ließ,der Beseitigung der hinderlichen,monopolisierten Schiffahrtsrechte und den Ansätzen der staatlichen Haushaltspolitik zu einer wachsenden Rolle der öffentlichen Investitionen im Verkehrssektor.

---

1)Die Schiffbarmachung der Saale von 1816-1822 kostete 490 000 Taler.C.W.Ferber,Beiträge,a.a.O., S.249.

2)Die Schiffbarmachung der Lippe von 1819-1828 erforderte 217 879 Taler.C.W.Ferber,Beiträge,a.a.O., S.251.

3)Hessen gab für die Regulierung der Lahn bis zum Jahre 1850 114 280 Taler aus.P.A.F.Walther,Das Großherzogthum Hessen,Darmstadt 1854,S.156.

III. Der Straßenbau

Es fehlt nicht an zeitgenössischen Autoren des 18.Jahrhunderts, die die Ursachen der mißlichen Zustande der vorhandenen Wege und Straßen aufgezahlt haben: Neben unzulanglicher Technik und Straßenbauverfassung erwahnen sie die Aufsplitterung der Landesgebiete, die hohen Kosten der Neubauten und der dauernden Unterhaltung,die geringe Arbeitswilligkeit der im Frondienst zu den Bauarbeiten herangezogenen Untertanen und die Straßenpolitik der Landesfürsten,die davon ausging, daß eine Chaussee erst dann einträglich sei,wenn sie durch viele Orte geführt und der Verkehr möglichst lange im Lande behalten werde,sowie keine Straße parallel zu einem Fluß zu bauen, um den Wasserzoll nicht zu gefahrden (1). Die eigentlichen Fortschritte im Straßenbau, die seit dem Mittelalter in Deutschland erzielt worden waren, beschränkten sich auf die Pflasterung der Stadte und die Errichtung von Brückenbauten, zumal Pflaster- und Brückengelder den Landesherren und Stadten eine gute Einnahmequelle boten.

Chausseemäßig ausgebaute Straßen gab es in Deutschland am Ende des 18.Jahrhunderts nur wenige: Im Herzogtum Berg waren um 1770 unter dem bergischen Statthalter Graf von Goltstein 207 km Kunststraßen entstanden; in der Grafschaft Mark hatte der Bergrat Freiherr von Stein in den Jahren 1789-1794

1) C.F.von Lüder,vollstandiger Inbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fallen, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichsten Weeg-Gesetze, Frankfurt a.M. 1779,S.53ff; J.G.Krünitz, Art. "Landstraße und Chaussee",in:Ökonomisch-technologische Encyklopädie,oder allgemeines System der Staats-,Stadt-,Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung,62.Teil,S.518-740,bes.S.535ff und 404ff, 63.Teil,Berlin 1794,S.3-476.

,48 km Kunststraßen bauen lassen(1).In den folgenden Jahren dehnte sich der Chausseebau auch auf die angrenzenden Provinzen Cleve,Minden und Ravensberg aus,so daß im Jahre 1810 in dem damaligen Großherzogtum Berg 816 km Kunststraßen vorhanden waren(2). Diese sog."Kohlenstraßen" dienten vor allem dazu, Verbindungswege zwischen den Fabriken und den Kohlenbergwerken herzustellen,zwischen denen vordem die Kohlen in Sacken auf Pferden transportiert wurden.

In den Ansbach-Bayreuther Landen war seit 1779 mit Chausseebauten begonnen worden;bis 1783 entstanden etwa 220 km Chaussee,bis zum Jahre 1797 wurden noch 89 km fertiggestellt(3).In Thüringen wurde die erste Chaussee in den Jahren 1796-1804 von Rudolstadt nach Schwarza gebaut(4).In Württemberg waren um 1790 etwa 300 km Kunststraßen vorhanden,"die zu den besten Deutschlands gezählt wurden"(5).Von Frankfurt a.M. lief eine chausseemäßig ausgebaute über Höchst nach Mainz(6).In Sachsen waren einige Verbesserungen des Straßenwesens in den letzten Jahrzehnten des 18.Jahrhunderts vorgenommen worden(7).

---

1) H.M.Wesermann,Handbuch für den Straßen- und Brückenbau,2.vermehrte Ausgabe des Taschenbuchs für die Straßen- und Bergbau-Beamten,Düsseldorf 1830,S.26ff.
2) H.M.Wesermann,a.a.O.,S.29;vgl.F.Salter,Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaus in der Provinz Westfalen unter ihrem ersten Oberpräsidenten Ludwig Freiherrn von Vincke,1815-1844,Diss.Marburg,Witten/Ruhr 1917,S.6ff.
3) K.Spiess,Die Entwicklung des Straßenwesens in Mittelfranken,Diss.Würzburg 1925,S.73ff.
4) E.R.Jahr,Die Entwicklung des Verkehrswesens in Thüringen im 19.Jahrhundert,Diss.Leipzig 1903, S.31.
5) K.Pfaff,Beiträge zur Geschichte des Straßenwesens, des Post- und Botenwesens in Württemberg,in: Württemberg.Jahrbücher für vaterländische Geschichte,Geographie,Statistik und Topographie, hg.von dem Kgl.Statist.Topograph.Bureau,Jg.1859, 2.H.,S.89-128,bes.S.108.
6) A.Kurt,Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Lande zwischen Rhein und Main,Diss.Frankfurt a.M.1956,S.159.
7) A.Patzold,Entwicklung des sachsischen Straßenwesens von 1763-1831,Diss.Leipzig 1916,S.16ff.

In Bayern,wo nach 1750 eine Reihe von Straßen angelegt worden war,blieben die meisten vorlaufig noch unchaussiert(1).In Baden hatten einige wesentliche Verbesserungen nach 1733 eingesetzt,als mehrere Straßenbauinstruktionen die Befestigung der vorhandenen Straßen nach genau festgelegten Vorschriften über Breite,Graben,Fundamente etc. vorsahen(2).

Grundlegender Wandel konnte erst einsetzen, als die Neuordnung der deutschen Staaten nach 1815 größere,raumlich geschlossene Staatsgebiete schuf, das Landesinteresse an der Verbesserung und dem Ausbau der Straßen zunahm, eindeutige Regelungen der Straßenbaupflichten getroffen und die neu entwickelten Straßenbautechniken (Telford und Mac Adam) genutzt wurden. Die Entwicklung des Straßenbaus in den einzelnen deutschen Staaten soll im Folgenden, soweit statistische Nachrichten zur Verfügung stehen, verfolgt und die Höhe der dafür eingesetzten Ausgaben ermittelt werden.

Preußen besaß vor 1806 außer den erwähnten Straßen in den westfalischen Provinzen und den Straßen um Potsdam keine Chausseen. Erst durch die 1815 erworbenen Gebietsteile (Rheinprovinz und Sachsen) wurde die Zahl der Kunststraßen vergrößert. Ab 1816 läßt sich die Entwicklung des Straßenbaus statistisch verfolgen (vgl.Tabellen Nr.29 und Nr.30). Im ganzen wies Preußen im Jahre 1816 3 836 km chausseemäßig gebaute Straßen auf; davon waren 3 162 km oder 79,8 v.H.als Staatsstraßen

1) G.Hartung,Die bayrischen Landstraßen,ihre Entwicklung im XIX.Jahrhundert und ihre Zukunft, Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns,hrsg.von E. Schanz,XVII,Leipzig 1902,S.6.

2) F.J.Baer,Die Wasser- und Straßenbauverwaltung in dem Großherzogtum Baden,Karlsruhe 1870,S.141; ders.,Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden,Berlin 1875, S.22ff.

Tabelle Nr. 29

Die längenmäßige Entwicklung der Staatsstraßen in den preußischen Provinzen 1816-1852 (1)

Lfd. Nr.		Länge der Staatsstraßen in km zu Beginn des Jahres										
		1816	1824	1827	1830	1833	1836	1839	1842	1845	1848	1852
1	Preußen	9	91	238	609	755	853	1011	1068	1080	1241	1630
2	Posen	-	-	58	174	235	274	339	346	427	541	615
3	Pommern	-	13	34	44	277	491	587	596	667	955	1108
4	Schlesien	679	1011	1137	1278	1354	1478	1501	1630	1661	1793	1940
5	Brandenburg	210	429	515	741	934	1071	1183	1225	1310	1357	1413
6	Sachsen	466	650	817	937	1109	1212	1249	1397	1619	1726	1772
7	Westfalen	689	1105	1156	1180	1268	1428	1510	1625	1777	1995	2037
8	Rheinprovinz	1109	1384	1408	1429	1711	1825	1911	2000	2095	2244	2268
9	Staat	3162	4683	5363	6392	7642	8632	9391	9887	10636	11852	12789

1) Berechnet nach folgenden Quellen:
Längenangaben 1816-1830: Horstmann: Über die Fortschritte des Chausseebaues, a.a.O., S. 247ff; Längenangaben 1830-1845: Maresch, Über den Zuwachs an Staatschausseen in den 15 Jahren von Anfang 1830 bis dahin 1845, sowie über die sonstigen Chausseen des preußischen Staates, welche mit Wegegeld belegt sind, in: Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen, 25. Jg., Berlin 1846, S.190 ff; Längenangaben 1848 und 1852: F.W. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 220Of.

Tabelle Nr. 30

Die längenmäßige Entwicklung der Straßenarten in Preußen 1816-1852[1)]

Lfd. Nr.	Art der Straßen	1816		1830		1845		1848		1852	
		km	i.v.H.	km	i.v.H.	km	i.v.H.	km	i.v.H.	km	i.v.H.
1	Provinzial- u. Bezirksstraßen	774	20,2	652	8,9	1166	9,1	1362	9,8	1787	10,7
2	Aktien-,Kommunal- Privat-u. Bergwerksstr.			257	3,5	1015	7,9	1776	11,8	2113	12,6
3	Staatsstraßen	3062	79,8	6392	87,6	10636	83,0	11852	78,4	12789	76,7
4	Straßen insgesamt	3836	100,0	7301	100,0	12817	100,0	14990	100,0	16689	100,0

1) Berechnet nach folgenden Quellen:
Längenangaben 1816 und 1830; Horstmann, Über die Fortschritte des Chausseebaues, a.a.O., S. 248; Längenangaben 1845: Maresch, Über den Zuwachs an Staatschausseen, a.a.O., S. 211 und F.W.F. Dieterici, Der Volkswohlstand im preußischen Staate, Berlin, Posen und Bromberg 1846, S. 199 und 260; Längenangaben 1848: C.W.F. Dieterici, Statistische Übersicht der wichtigsten Gegenstände des Verkehrs und Verbrauchs im preußischen Staate und im deutschen Zollverbande, 4. Fortsetzung, Berlin, Posen und Bromberg 1851, S. 594; Längenangaben 1852: F.W. von Reden, Erwerbs- und Verkehrsstatistik, a.a.O., 3.Abt., S. 2200 f; ders., Deutschland, a.a.O., 2. Abt., S. 787.

aufgeführt;774 km oder 20,2 v.H.,die von den Bezirks- und Kommunalverbänden zu unterhalten waren, lagen fast ausschließlich in der Rheinprovinz und in Westfalen. Sie waren unter der napoleonischen Herrschaft gebaut und ihre damalige Einteilung in "Kaiserliche Straßen" oder "Heeresstraßen" und "Departementsstraßen" war von der preußischen Regierung unter den Bezeichnungen "Staats- und Bezirksstraßen übernommen worden(1)Nur 839 km der Gesamtstraßenlange lagen östlich von Berlin(2).Die Provinzen Posen und Pommern hatten zu dieser Zeit noch keine,Ost- und Westpreußen nur ganze 9 km Chausseen. Auch in den folgenden Jahren blieb der Straßenbau zunachst auf Schlesien, Brandenburg, Sachsen, Westfalen und die Rheinprovinz beschränkt. Erst als die Königliche Seehandlung 1824 beauftragt wurde, mit den ihr zur Verfügung stehenden Kapitalien den Chausseebau besonders in den östlichen Provinzen schneller voranzubringen,erhielten auch diese Landesteile bessere Straßen. Die Fortschritte sind deutlich erkennbar: Während von 1816-1824 in ganz Preußen 1 521 km Staatsstraßen gebaut wurden, wovon nur 95 km auf die Ostprovinzen entfielen, wurden allein im Zeitraum von 1824-1830 1 709 km fertiggestellt, davon 703 km in den Ostprovinzen. Die Seehandlung hatte bis zum Beginn des Jahres 1830 etwa 930 km Straßen gebaut(3).Die Forderungen der Seehandlung an die Staatskasse beliefen sich

1) Quentell,Provinzialstraßenwesen,in: Die rheinische Provinzialverwaltung,ihre Entwicklung und ihr heutiger Stand,hrsg.zur Jahrtausendfeier der Rheinprovinz von Landeshauptmann Horion in Verbindung mit den obersten Beamten der Provinzialverwaltung,Düsseldorf 1925,S.83ff.
2) Horstmann,Über die Fortschritte des Chausseebaues im preußischen Staat während der Jahre 1816-1829 einschließlich,in:Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen,9.Jg.,Berlin 1830,S.248.
3) Horstmann,Über die Fortschritte des Chausseebaues,a.a.O.,S.248.

1832 auf 12 Millionen Taler, die durch die Einnahmen aus den Chausseegeldern nach und nach getilgt werden sollten(1). Um den Straßenbau auch weiterhin zu beschleunigen und die Seehandlung mit neuen Kapitalien auszustatten, wurde durch Kabinettsordre vom 27.Juli 1832 eine Prämienanleihe von 12,6 Millionen Taler aufgelegt und gleichzeitig die Förderung des Chausseebaues von Privatunternehmen,Gemeinden und Bezirken verstärkt.Schon seit 1809 waren die rechtlichen Grundlagen vorhanden,den Straßenbau auch von Privatunternehmen durchführen zu lassen(Kabinettsordre vom 21.Juli 1809). Da einzelne Unternehmer selten in der Lage waren,die dafür erforderlichen Kapitalien aufzubringen, wurden nach 1822 eine Reihe von Chausseebau-Aktiengesellschaften konzessioniert, denen das Recht der Wegzollerhebung gewährt wurde. Insgesamt sollen über 100 derartige Aktiengesellschaften bestanden haben(2).Diese Gesellschaften wurden von den Gemeinden durch Natural- und Dienstleistungen, vom Staat in der Regel mit einer Prämie von 5 000-6 000 Taler je nach den Bauverhaltnissen, ab 1842 gewöhnlich mit 10 000 Taler pro Meile unterstützt. Diese Prämien wurden ebenfalls gezahlt,wenn die Gemeinden und Regierungsbezirke es selbst unternahmen, die Chausseen zu bauen. Der Aufschwung im Straßenbau, der durch diese staatlichen Förderungsmaßnahmen für den Provinzial-,Kommunal- und Privatstraßenbau nach 1850 einsetzte,verdeutlicht die Tabelle Nr.30. Die Länge der Provinzial- und Bezirksstraßen wuchs von 652 km im Jahre 1830 auf

---

1) C.von Rother, Die Verhältnisse des Königlichen Seehandlungsinstituts und dessen Geschäftsführung und industrielle Unternehmungen,Berlin 1845,S.17.

2) Vgl.F.W.Schubert,a.a.O.,S.305;W.Eymann, Die Entwicklung der Straßen und Brücken, in: Die Technik der Neuzeit,hrsg. von F.Klemm,2.Bd., 1.H.,Verkehrs- und Bautechnik, Berlin 1941,S.11.

1 787 km im Jahre 1852,die der Aktien- und Kommunalstraßen einschließlich der geringfügigen Längen der Bergwerksstraßen von 257 km auf 2 113 km.So wurde durch die Ermunterung der Selbsthilfe von Bezirken und Gemeinden und die Subventionierung der Privatunternehmen ein bedeutender Teil der preußischen Chausseen bis zum Jahre 1852 erstellt. Insgesamt war das preußische Straßennetz von 3 866 km im Jahre 1816 auf 16 689 km zu Beginn des Jahres 1852 angewachsen,die Länge der Staatsstraßen von 3 162 km auf 12 789 km,die der Provinzial-,Aktien- und Gemeindestraßen von 774 km auf 3 900 km.Die Aufwendungen,die allein aus dem Staatshaushalt für diesen Ausbau erforderlich waren,können geschätzt werden.Von 1816 bis 1828 lassen sich nach den Angaben Schuberts 21,6 Millionen Taler nachweisen,von 1829 bis 1840 weitere 27 Millionen Taler und von 1841 bis 1845 einschließlich 13 980 Taler(1).Die Ausgaben von 1846 bis zum Ende des Jahres 1851 können an Hand der in den Etats ausgewiesenen Summen für jährliche Neubauten und der außeretatmäßigen Fonds für Bauzwecke mit 14 Millionen Taler angesetzt werden.Insgesamt haben danach die Aufwendungen des preußischen Staates für den Straßenbau in der Zeit von 1816 bis Ende 1851 in Form von Eigenbauten,Prämien und Zuschüssen etwa 76,6 Millionen Taler betragen.

In Bayern waren bis zur Einweisung des Straßenbaus in die "Generaldirection des Wasser- und Straßenbaues" im Jahre 1809 die Anlage und Unterhaltung der Straßen von den Landgerichten und Rentämtern vorgenommen worden.Die Entstehung der meisten bayrischen Straßen,die zunächst noch unchaussiert gebaut worden waren,geht auf die zweite Hälfte des 18.Jahrhunderts zurück.Nur einige wenige Angaben liegen über die Länge der Straßen zu verschiedenen

1) F.W.Schubert,a.a.O.,S.308 und 317.

Zeitpunkten vor. Eine Aufteilung der Straßen in drei Kategorien im Jahre 1818 ergab für die großen Verkehrs- und Handelsstraßen, die ganz auf Staatskosten zu unterhalten waren, eine Länge von 3 948 km, für die Kreisverbindungsstraßen, die je zur Hälfte von den Kreisen und der Staatskasse getragen wurden, 2 256 km und für die Verbindungsstraßen der Bezirke, deren Unterhaltungskosten nur aus Kreisumlagen bestritten wurden, 940 km, zusammen 7 144 km(1). Pechmann gibt die Länge der im Jahre 1820 mit einem Aufwand von 619 423 Gulden aus der Staatskasse zu unterhaltenden Straßen mit 1 653 Stunden (=6 215 km) an(2). Eine neue Einteilung nach Staats- und Distriktstraßen für das Jahr 1852 ergab 6 945 km Staatsstraßen und 9 979 km Distriktstraßen, von denen die letzteren nicht alle chausseemäßig ausgebaut waren. Infolge der Veränderung der Klassifizierung der als Staatsstraßen anerkannten Straßenzüge, der fehlenden Längenangaben für die Zwischenjahre und der unvollständigen Budgetausweise für Neubauten läßt sich nur eine sehr grobe Schätzung der von der Staatskasse für Straßenneubauten verwendeten Summen versuchen. Da die Neubauten der Verkehrs-, Handels- und der ehemaligen Kreisverbindungsstraßen der Staatskasse oblagen, sind im Zeitraum von 1818 bis 1852 etwa 741 km chaussierte Straßen von der Staatskasse erbaut worden. Nach den Angaben Rudharts soll in den Jahren 1819/25 eine Wegstunde Straße im Durchschnitt 19 000 - 20 000 Gulden gekostet haben(3), der km somit etwa 3 050 Taler. Der Bauingenieur Pechmann

---

1) G. Hartung, Die bayrischen Landstraßen, ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert und ihre Zukunft, Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns, hg. von G. Schanz, XVII, Leipzig 1902, S. 33.
2) H. Pechmann, Zustand, a.a.O., S. 124.
3) I. Rudhart, Bayern, a.a.O., 3. Bd., S. 188.

veranschlagte für eine Meile Kunststraßenbau unter günstigen Umständen 50 000 Gulden,unter den ungünstigsten 100 000 - 150 000 Gulden (1);von Reden gibt die durchschnittlichen Baukosten der bayrischen Chausseen für eine geographische Meile mit 23 500 Taler an (2).Wird diese Angabe als Grundlage einer Schätzung genommen,pro km 3167 Taler, so waren für den Neubau bayrischer Staatsstraßen im Zeitraum von 1818 bis 185[illegible] insgesamt etwa 2,4 Millionen Taler ausgegeben worden.Diese Schätzung wird gestützt durch eine überschlägige Berechnung der Haushaltsansätze für Straßenneubauten:im Jahresdurchschnitt der einzelnen Finanzperioden waren 130 000 Gulden vorgesehen.Im Zeitraum von 1818 bis 1852 wären demnach etwa 2,5 Millionen Taler für Straßenneubauten ausgegeben worden.Da Bayern schon um 1820 ein relativ dichtes Netz von Straßen besaß,wenn auch nocht nicht völlig chaussiert,so lag im Gegensatz zu Preußen das Hauptgewicht der Investitionen im Straßenbau in Bayern auf der Verbesserung und dem Ausbau der vorhandenen Straßen.

Im Königreich Sachsen umfaßte das Straßennetz im Jahre 1820 etwa 900 km chausseemäßig ausgebaute Straßen (3).Bis 1827 wurden weitere 378 km ausgebaut;1834 waren bereits 1760 km Kunststraßen vorhanden.Dann,unmittelbar nach dem Anschluß Sachsens an den Zollverein,wurde der Ausbau des Straßennetzes noch stärker vorangetrieben:2 528 km waren 1843 vollendet (4);1850 hatte die Länge der unterhaltenen Staatsstraßen 2 792 km erreicht.Für Chausseeneubauten waren in den Jahren 1816 bis 1820 durchschnittlich 45 000 Taler,von 1821 bis

---

1)H.von Lechmann,Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinalstraß[illegible],München 1822,S.115.
2)F.A.von Reden,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.309.
3)A.Ratzold,Straßenwesen,a.a.O.,S.52.
4)A.Ratzold,Straßenwesen,a.a.O.,S.52;vgl.A.Speck, Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßenwesens,in:Wissentschaftl.Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde,N.F.,12,Leipzig 1955,S.142.

1850 jährlich etwa 80 000 Taler neben den bedeutenden sonstigen Bewilligungen aus Budgetüberschüssen vorgesehen (1).Bis zur Aufhebung der Frondienste am 17.März 1837 betrugen die Kosten des Straßenbaues pro km etwa 1432 Taler (2);die Anlage einer Meile Staatsstraße erster Klasse kostete um 1850 etwa 20 000 bis 25 000 Taler,pro km im Durchschnitt etwa 3 000 Taler (3).Wird für den ganzen Zeitraum von 1820 bis 1850 ein Durchschnittskostensatz von 2 500 Taler pro km angesetzt,so ergibt diese Rechnung einen Aufwand von etwa 4,7 Millionen Taler des Staatshaushalts für Straßenneubauten.

Im Königreich Hannover waren am Ende des Jahres 1816 etwa 743 km chaussierte und 530 km unchaussierte Straßen vorhanden(4).Bis 1825 wurden weitere 304 km Straßen kunstmäßig ausgebaut.Als die Stände von 1826 an einen außerordentlichen Jahresbeitrag von 50 000 Taler für Neubauten bewilligten,beschleunigte sich der Ausbau,so daß 1835 schon 1 506 km chaussierte Staatsstraßen vorhanden waren (5).Außerdem wurden die von den Landrosteien verwalteten,nicht chaussierten Landstraßen verbessert.Seit 1826 wurden für diesen Zweck jährlich 3 000 Taler,ab 1833 25 000 Taler und von 1842 an sogar jährlich 100 000 Taler außer den Sonderbewilligungen ausgegeben(6).Die Gesamtlänge der chaussierten Staatsstraßen war 1850 auf 2 104 km angewachsen (7). Allein die Ausgaben vom 1.Januar 1841 bis zum 1.Juli 1848 für Straßenneubauten beliefen sich nach einem Bericht der Hannoverschen Zeitung vom

---

1)A.Patzold,Straßenwesen,a.a.O.,S.100;F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O.,2.Abt.,S.1 554.
2)Berechnet nach den Angaben von A.Patzold,Straßenwesen,a.a.O.,S.100ff.
3)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.1553;drs.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.795.
4)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.799.
5)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.800.
6)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.799.
7)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.806f.

25.August 1849 auf 2 134 365 Taler (1). Zur Mitte des Jahres 1852 waren 2 126 km chaussierte Staatsstraßen und 2 671 km unchaussierte Landstraßen vorhanden. Der Gesamtaufwand der Staatskasse für den Ausbau dieses Straßennetzes belief sich bis 1852 auf annähernd 15 Millionen Taler (2).

In Baden hatte die Straßenordnung vom 7.Mai 1810 (3) die Straßen in zwei Klassen geteilt: in Landstraßen, die aus der Staatskasse zu unterhalten, und in Nebenstraßen, die von den Gemeinden zu tragen waren. Mit 486 1/4 Stunden (= 2 161,1 km) gab das Badische Regierungsblatt des Jahres 1820 die Länge der Staatsstraßen an (4). In den folgenden Jahren wurden noch einige Straßenzüge in die Kategorie der "Staatsstraßen" aufgenommen und etwa 53 km Straßen neu gebaut, so daß die Gesamtlänge der Staatsstraßen 1828 2 429 km betrug (5). Bis 1847 wurden insgesamt noch 224 km Chausseen fertiggestellt. Da gleichzeitig aber einige Straßenzüge wieder aus dem Staatsstraßenverband ausgeschieden wurden, betrug die Länge der Staatsstraßen im Jahre 1850 2 462 km (6). Insgesamt wurden von 1820 bis 1847 227 km chaussierte Staatsstraßen gebaut. Für die im Zeitraum von 1823 bis 1842 gebauten Straßen liegen genaue Angaben über die Baukosten vor (7). Werden die Durchschnittskosten dieser Straßen von 5 170 Taler pro km für alle von 1820 bis 1847 gebauten Straßen zugrunde gelegt, so beliefen sich die Ausgaben für

---

1) F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O., 1.Bd., 2.Abt. S.804.
2) Vgl.F.W.von Reden,Deutschland, a.a.O., 2.Abt.,S.799
3) Bad.Rgbl.,1810,S.141;vgl.F.J.Baer, Die Wasser- und Straßenbauverwaltung in dem Großherzogtum Baden, Karlsruhe 1870, S.367ff.
4) Bad.Rgb., 1820,S.94;R.H.Cassione,Die Geschichte und technische Entwicklung des Straßenwesens in Baden 1820-1920, Diss.Karlsruhe 1926,S.3 u. 149.
5) Bad.Rgbl.,1828,S.199;R.H.Cassione,a.a.O.,S.5u.149,
6) R.H.Cassione,a.a.O.,S.144ff;vgl.F.J.Baer,Chronik, a.a.O.,S.61ff;K.Löffler,Geschichte des Verkehrs in Baden, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung von der Pionierzeit bis 1872, Karlsruhe 1872,S.33ff.
7) R.H.Cassione,a.a.O.,S.144ff;vgl.Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen, a.a.O.,S.386.

Straßenbauten in dieser Zeit auf 1 432 090 Taler.

Im Großherzogtum Hessen waren nach der Straßenaufnahme des Jahres 1830 895 km Kunststraßen vorhanden (1),von denen ein großer Teil erst in den Jahren 1826 bis 1832 gebaut worden war (2).Über die bis 1851 gebauten Staatsstraßen in den einzelnen Provinzen Starkenburg,Oberhessen und Rheinhessen liegen Angaben über Lange und Baukosten vor. Insgesamt waren bis 1851 276 km Staatsstraßen für 1 345 824 Taler gebaut worden,ein km Straße für 4 876 Taler (3).Die von 1836 bis 1856 gebauten 243 km chaussierten Provinzialstraßen kosteten 3 029 157 Taler,pro km 4 077 Taler (4).Im Jahre 1851 waren insgesamt 1 904 km kunstmäßig gebaute Straßen vorhanden: 1 017 km Staatsstraßen und 888 km Provinzialstraßen (5).

In Mecklenburg-Schwerin war im Jahre 1825 noch keine feste Chausssee vorhanden.Erst in den folgenden Jahren begann der chausseemäßige Ausbau der alten Heerstraße zwischen Hamburg und Berlin,dem sich die Anlage weiterer Fernstraßen anschloß(6). Bis zum Jahre 1846 waren 677 km Kunststraßen fertiggestellt worden (7).Neben Preußen war Mecklenburg-Schwerin der einzige deutsche Staat,in dem auch Straßen von Aktiengesellschaften gebaut wurden. Im Jahre 1850 waren 196 km Aktienstraßen,471 km Staatsstraßen und 228 km sonstige chaussierte

---

1)H.Rössler,Statistik der Kunststraßen im Großherzogtum Hessen,in:Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen,hg.von der großherzoglichen Centralstelle für die Landesstatistik,12.Bd., Darmstadt 1871,S.III.
2)H.Rössler,a.a.O.,S.4.
3)H.Rössler,a.a.O.,S.19.
4)H.Rössler,a.a.O.,S.20.
5)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,1.Abt., S.792;ders.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.792.
6)F.Wagner,Die Entwicklung des Straßenwesens in Mecklenburg-Schwerin in volkswirtschaftlicher Betrachtung,Diss.Rostock 1922,S.26ff;J.H.Raeper, Die Entwicklung und Struktur des Verkehrswesens in Mecklenburg-Schwerin,Diss.Rostock,1935,S.32ff.
7)F.Wagner,Entwicklung des Straßenwesens,a.a.O., S.32

Straßen vorhanden (1).In Mecklenburg-Strelitz,wo der Kunststraßenbau ebenfalls erst nach 1825 begonnen hatte,gab es 1850 119 km chaussierte Staatsstraßen (2).
Im Herzogtum Braunschweig setzte ein deutlicher Aufschwung im Straßenbau erst zu Beginn der dreißiger Jahre ein;1833 waren erst 315 km Chausseen vorhanden,1846 hingegen schon 601 km chaussierte Staatsstraßen und 853 km von Gemeinden und Domänenverwaltung chaussierte Wege (3).Bis zum Jahre 1850 hatte sich die Lange der Staatsstraßen auf 640 km, die der Gemeinden auf 1 111 km ausgedehnt.

Auch in den thüringischen Staaten begann ein verstärkter Ausbau des Straßennetzes erst nach 1835(4). Gegen 1852 waren in Gotha etwa 267 km,in Koburg 111 km,in Meiningen-Hildburghausen 601 km und in Altenburg 260 km kunstmäßig gebaute Straßen vorhanden (5).

Für die restlichen deutschen Staaten liegen keine statistischen Angaben über die Entwicklung des Straßenwesens bis 1850 vor.Erst für die Mitte des 19.Jahrhunderts läßt sich für die meisten deutschen Staaten eine Übersicht der vorhandenen Kunststraßen zusammenstellen(vgl.Tabelle Nr. 31).Da die Klassifizierung der Straßen in Staats-,Bezirks-,Kreis- und Gemeindestraßen und die unterschiedliche Qualität der Straßenzüge in den einzelnen Staaten einen allgemeinen Überblick erschweren,kann der Vergleich nur unter dem Gesichtspunkt durchgeführt werden, daß a l l e c h a u s s e e m ä ß i g ausgebauten

---

1)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.1113;ders.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.802.
2)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.1114;ders.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.802.
3)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt., S.973;ders.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.800.
4)Vgl.E.R.Jahr,Die Entwicklung des Verkehrswesens in Thüringen im 19.Jahrhundert,Diss.Leipzig 1903, S.31ff.
5)F.W.von Reden,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.797; G.Brückner,Landeskunde,a.a.O.,1.Teil,S.451.

Tabelle Nr. 31

Die Länge der chausseemäßig gebauten Straßen in einzelnen deutschen Staaten um 1852 und ihr Verhältnis zur Gebietsgröße (1)

Lfd. Nr.	Staat	Fläche km^2	Straßen km	km Straßen auf 1 000 km^2 Fläche
1	Preußen	281 011	18 550	66
2	Bayern	76 396	8 533	112
3	Hannover	38 568	5 447	141
4	Württemberg	19 507	2 894	148
5	Baden	15 307	2 078	136
6	Sachsen	14 995	3 413	228
7	Mecklenburg-Schwerin	13 127	935	71
8	Holstein/Lauenburg	10 314	237	23
9	Kurhessen	9 568	1 373	143
10	Hessen	8 415	1 929	229
11	Oldenburg	6 429	534	83
12	Nassau	4 765	505	106
13	Braunschweig	3 672	1 751	477
14	Sachsen-Weimar	3 610	408	113
15	Mecklenburg-Strelitz	2 929	119	41
16	Meiningen-Hildburgh.	2 468	601	244
17	Koburg-Gotha	1 977	378	191
18	Altenburg	1 323	260	197
19	Lippe-Detmold	1 215	186	153
20	Waldeck-Pyrmont	1 121	208	186

1) Berechnet und zusammengestellt nach F.W. von Reden, Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S. 785ff und den zitierten Einzelquellen.

Straßen in die Übersicht aufgenommen werden ohne Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Beschaffenheit, ihrer Gattung und ihrer Unterhaltsträger. Im Vergleich zur Gebietsgröße der einzelnen Staaten zeigt sich der dichteste Ausbau des Straßennetzes in Braunschweig, wo 477 km Kunststraßen auf 1000km^2 Fläche entfielen; dann folgten Sachsen-Meiningen-Hildburghausen mit 244 km, das Großherzogtum Hessen mit 229 km, das Königreich Sachsen mit 228 km, Sachsen-Altenburg, 197 km, Koburg-Gotha, 191 km, und Waldeck-Pyrmont, 186 km. Weniger als 100 km Kunststraße auf 1 000 km^2 Fläche besaßen nur Mecklenburg-Schwerin mit 71 km, Preußen mit 66 km, Mecklenburg-Strelitz mit 41 km und Holstein/Lauenburg mit 23 km.

Verglichen mit dem unzulänglichen Zustand der Landstraßen um 1800 war zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein bedeutender Fortschritt erreicht worden. Die deutschen Staaten verfügten nunmehr über ein Netz leistungsfähiger Fern- und Nahverkehrsstraßen. Während bis 1825 etwa eine deutliche Verbesserung und ein verstärkter Ausbau der Landstraßen noch hauptsächlich auf Preußen, Bayern, Hannover, Sachsen und Baden beschränkt blieben, dehnte sich im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts die Bautätigkeit auch auf die übrigen Staaten aus. Ein wirksamer Anstoß zur Verbesserung der Straßenverhältnisse ging von den zollpolitischen Einigungsbestrebungen aus. Zunächst ließen der preußisch-hessische Zollverband, der mitteldeutsche Handelsverein und der süddeutsche Zollverein großräumige Zolleinheiten entstehen, die einen erleichterten Straßenverkehr begünstigten und durch den Abschluß von Staatsverträgen über die Erbauung von Fernstraßen durch die verschiedenen Territorien die weitere Verkehrser-

schließung ermöglichten(1).Der Abschluß des großen deutschen Zollvereins überwand dann seit 1834 die vordem noch gespaltene Interessenlage der mittel- und süddeutschen Staaten gegenüber der preußischen Zollpolitik,führte zum Anschluß Badens(1835),Nassaus(1836),Frankfurts(1836) und 1851 schließlich auch zum Beitritt der zuvor im "Steuerverein" zusammengeschlossenen Staaten Hannover,Oldenburg und Schaumburg-Lippe.Nur Mecklenburg-Schwerin,Mecklenburg-Strelitz,Schleswig-Holstein,Lauenburg und die Stadtstaaten Hamburg,Bremen und Lübeck blieben weiterhin außerhalb der Zollunion(2).Der Bau einzelner Fernstraßen,so vor allem die Verbindung der preußischen Landesteile durch die staatlichen Enklaven der anhaltischen,sächsischen und reußischen Staaten hindurch sowie die Verbindungsstraßen der westlichen mit den östlichen Provinzen,war nur durch die zollpolitische Einigung zu erreichen gewesen.Sichtbar wird,daß der Entfaltung des Straßenbaus in Deutschland in der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts nicht nur Probleme des technischen Wissens(3) und der Bereitstellung von Baukapitalien entgegenstanden,sondern daß,um einen durchgreifenden Wandel in der Verbesserung der Fernstraßen zu erzielen,zollpolitische Einigung und zwischenstaatliche Vertragswerke über die in Angriff zu nehmenden Straßenzüge die "conditio sine qua non" darstellten.Da es der von vielfaltigen Rivalitaten zersplitterten Bundesversammlung nicht gelungen war, Grundzüge einer Vereinheitlichung der wirtschafts- und handelspolitischen Bedingungen des deutschen Raumes zu

1) Vgl.P.Thimme,Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825-1835,Beiheft 21 zur Vjschr.für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte,hg.von H.Aubin,Stuttgart 1931,S.44ff.
2) Vgl.W.O.Henderson,The Zollverein,2nd ed.,Chicago 1960,S.144ff;ders.,Art.:"Deutscher Zollverein", in:Handwörterbuch der Sozialwissenschaften,12.Bd., a.a.O.,S.468ff.
3) So wurde zum Beispiel der Bau der ersten Fernstraße in Mecklenburg-Schwerin einer englischen Baugesellschaft übertragen;vgl.H.J.Paeper,a.a.O., S.33.

entwickeln, blieb es den einzelnen Staaten vorbehalten, in langwierigen Verhandlungen die isolierten Positionen zu überwinden und die Grundlagen für einen vereinheitlichten Wirtschaftsraum zu schaffen.

Ebenso wie bei der zunehmenden Verbesserung der Binnenschiffahrtswege das anbrechende Eisenbahnzeitalter keinen deutlichen Rückgang dieser Arbeiten einleitete, ist auch bei der Entwicklung des Straßenwesens kein entscheidender Einschnitt in der Bautätigkeit zu beobachten. Eher kann davon gesprochen werden, daß seit dem Beginn der vierziger Jahre noch eine Zunahme der Straßenbauten einsetzte. Die zudem anfangs noch weitmaschigen Eisenbahnlinien zogen eine Reihe von Straßen als Zubringerwege an sich. Wie der Rückgang der Chausseegeldeinnahmen in den vierziger Jahren und die gleichzeitige Zunahme des Eisenbahngütertransports zeigen, zogen die Eisenbahnen allerdings auch einen Teil des vordem auf dem Landwege beförderten Güterfernverkehrs auf sich und wiesen damit den Straßen ihre neue Funktion zur Verdichtung und Verästelung des Verkehrsnetzes zu(1). Aber der Ausbau der Wasserwege, der Straßen und der einsetzende Eisenbahnbau ergänzten sich eher, als daß sie zueinander in Rivalität traten. Die Steigerung der öffentlichen Investitionen für die Verbesserung der Binnenschiffahrtswege und den Ausbau des Straßennetzes gerade im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts sind als Beweis dafür anzusehen.

Festzustellen bleibt, daß in Deutschland nur in Preußen und in Mecklenburg-Schwerin ein Teil des Straßenbaues auch von Aktiengesellschaften vorgenommen wurde. In allen anderen Staaten blieb die Anlage der Kunststraßen allein den Staatshaushalten

1) Vgl. A. Schellenberg, Die Entwicklung des Landstraßenwesens im Gebiete des jetzigen Regierungsbezirks Merseburg seit dem Spätmittelalter, Diss. Halle a.d. Saale 1929, S. 70f.

vorbehalten. Dabei war in den einzelnen Staaten eine entscheidende Veränderung in der Ansicht über die finanzpolitische Rolle der Straßen vorgegangen: Zu Beginn des 19.Jahrhunderts noch mehr als eine beträchtliche Einnahmequelle betrachtet, wandelte sich das Straßenwesen bis zur Mitte des Jahrhunderts zu einer bedeutenden Ausgabeseite der öffentlichen Finanzwirtschaft. Die Reduzierung der Straßengelder im Rahmen des Zollvereins und die völlige Beseitigung der Straßenabgaben in Baden im Jahre 1830, in Württemberg 1833 und in Bayern 1840 waren unmittelbarer Ausfluß dieser Entwicklung.

Die öffentliche Finanzwirtschaft der Territorialstaaten hatte danach zur Mitte des 19.Jahrhunderts hinsichtlich des Straßenwesens eine völlige Neuorientierung erfahren: Durch die Einordnung des Straßenbauwesens in den zentralen Staatshaushalt, die Ablösung und Aufhebung der Chausseebaudienste der Untertanen sowie durch den Abbau der Straßengelder bei gleichzeitig gesteigertem Ausbau des Straßennetzes hatten die Staaten die Ausgaben für den Straßenbau zu einem funktionellen Teil der für den industriellen Aufbruch unentbehrlichen "Grundlageninvestitionen" entwickelt.

IV. Der Eisenbahnbau

Vorgeschichte und Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens haben als ein bevorzugter Zweig der Geschichte der Technik, der wirtschaftshistorischen und wirtschaftsgeographischen Forschung eine so eingehende Behandlung erfahren(1), daß hier darauf verzichtet werden kann, die Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens, seiner Wegbereiter, Pioniere und Förderer, seiner technischen Entwicklung und Ausgestaltung nachzuzeichnen. Vielmehr soll hier, was noch nicht geschehen ist, die Rolle der staatlichen Finanzwirtschaft und Finanzpolitik beim Aufbau des deutschen Eisenbahnwesens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in den einzelnen deutschen Staaten herausgestellt werden.

Ausgehend von der Entwicklung der Betriebslängen seit 1835, gegliedert nach Privatbahnen, staatlich verwalteten Privatbahnen und Staatsbahnen, soll zunächst ein Überblick über die Entfaltung des Eisenbahnbaues in den deutschen Staaten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts gegeben, dann der Umfang der für den Bau erforderlichen Kapitalien berechnet und der Anteil der staatlichen Finanzierung ermittelt werden.

1) Das beste, datenreichste Werk über die ersten deutschen Eisenbahnen: F.W. von Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, 5 Lieferungen, 5 Supplementbände und 1 Registerband, Leipzig, Posen und Bromberg 1843-47. Vgl. ferner: A. von Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, 2 Bde, Berlin 1891; G. Cohn, Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 47. Bd., (1891), S. 655ff; E. Sax, Die Verkehrsmittel in volks- und staatswirtschaft, 3. Bd., 2. Aufl., Berlin 1922, S. 655ff; Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Jubiläumsschrift zum 100-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, 2. neu bearbeitete und ergänzte Auflage, hg. vom Reichsverkehrsministerium, Leipzig 1938; G. Sommer, Blick in die deutsche Eisenbahngeschichte: die ersten 15 Jahre 1835-1850, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, (1950), S. 187ff; F. Voigt, Verkehr, 2. Bd., 1 Hälfte, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, S. 497ff.

Wahrend verbesserung und Ausbau der Binnenschiffahrtswege und der Landstraßen in Deutschland fast ausschließlich von der öffentlichen Hand vorgenommen wurden,ist der Eisenbahnbau sowohl von privaten Gesellschaften wie von den Staaten selbst ausgeführt worden.Die Frage Privatbahnbau oder Staatsbahnbau fand in den einzelnen deutschen Staaten eine unterschiedliche Beantwortung(1). Frühzeitig entschieden sich Braunschweig,Hannover, Baden und Württemberg für ein reines Staatsbahnsystem.Bayern,Sachsen,Hessen,Kurhessen und Frankfurt entwickelten zunächst ein Mischsystem;hier wurden Staats- und Privateisenbahnen zu gleicher Zeit gebaut.Zur Mitte des Jahrhunderts waren in Holstein/Lauenburg,Mecklenburg-Schwerin,Nassau, Sachsen-Weimar,Koburg-Gotha und Hamburg nur Privateisenbahnen vorhanden.Auch Preußen behielt bis 1849 das Privatbahnsystem bei und wechselte dann zum Mischsystem über.

Die Gründe dieser unterschiedlichen Lösung der Eisenbahnfrage waren mannigfaltig.Obwohl die finanziellen Ergebnisse der ersten Eisenbahnlinien in England,der Pionierstrecke von Nürnberg nach Fürth und der ersten großen deutschen Eisenbahnverbindung von Leipzig nach Dresden sehr günstig waren, zögerten die meisten Staaten,das Wagnis der hohen Investitionen in Eisenbahnunternehmungen einzugehen.Das Wissen um die Bedeutung der Eisenbahnen als verkehrspolitischer,volkswirtschaftlicher und spater auch als strategischer Faktor konnte sich in den meisten Staaten nur gegen starke Bedenken durchsetzen.Die für den Eisenbahnbau notwendigen hohen Kapitalbetrage konnten kaum aus den ordentlichen Finanzeinkünften gedeckt werden.Das Mittel der Staatsanleihe wurde zunächst als eine zu große Belastung für die Zukunft betrachtet,zumal gerade

1)H.H.Wilhelmi,Staat und Staatseisenbahn.Die Entwicklung der Eisenbahnverfassung in Deutschland, in:Archiv für Eisenbahnwesen,73.Jg.,(1963), S.377ff,bes.S.381ff.

die öffentlichen Finanzwirtschaften der einzelnen Staaten im allgemeinen die Nachwirkungen der hohen Verschuldung infolge der Kriege zu Beginn des Jahrhunderts überwunden hatten. Preußens maßgebende Staatsbeamte im wirtschaftspolitischen Bereich erwarteten eine Wertminderung der mit hohen Kosten hergestellten Staatschausseen und einen Rückgang der Schiffahrtsabgaben(1), der Generalpostmeister Nagler fürchtete um die Posteinnahmen(2), der Präsident der Königlichen Seehandlung, Christian von Rother, war der Ansicht, daß die Kapitalien besser der Entwicklung der Industrie dienen sollten(3), Befürchtungen über soziale Gefahren wurden geäußert, und zudem hatte das Staatsschuldengesetz von 1820 die Aufnahme neuer Anleihen von der Lösung der Verfassungsfrage abhängig gemacht und dadurch vorläufig die Finanzierung durch öffentliche Anleihen blockiert. Die Lösung der Eisenbahnfrage wurde in Preußen durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 erreicht(4), das den Weg für den privaten Eisenbahnbau freigab, den Unternehmungen das Bodenexpropriationsrecht zusicherte, jede Gesellschaft konzessionspflichtig machte, dem Staat ein weitgehendes Aufsichtsrecht einräumte und die Möglichkeit eines künftigen Staatsbahnsystems vorsah. Diesem Konzessionssystem, verbunden mit den entsprechenden Enteignungsgesetzen, folgten alle Staaten, die das Privatbahnprinzip oder ein gemischtes System anwandten.

Da die einzige, wirtschaftspolitisch gemeinsame Basis, die der Zollverein bot, auf Grund der meist

---

1) H. Paul, Die preußische Eisenbahnpolitik von 1835-1838, Diss. Rostock, S. 18f, auch abgedruckt in: Forsch. zur brandenb. und preuß. Geschichte, 50. Bd., (1938), S. 250ff.
2) O. Schwarz und G. Strutz, a.a.O. 1. Bd, S. 572.
3) W. O. Henderson, The State and the Industrial Revolution in Prussia, 1740-1870, Liverpool 1958, S. 130.
4) GsS., 1838, S. 505ff; vgl. B. Stumpf, Die Entstehung des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Ein Beitrag zur preußischen Eisenbahngeschichte, in: Die Reichsbahn, Jg. 1938, Nr. 44/45, S. 1056ff.

abwartenden Haltung der Regierungen der einzelnen Staaten nicht genutzt wurde,waren die Voraussetzungen für die Entstehung eines planmäßig entwickelten Eisenbahnnetzes,so wie es zum Beispiel Friedrich List und Carl Grote noch vor dem Bau der ersten Eisenbahn in Deutschland entworfen hatten(1),nicht gegeben.Die privaten Eisenbahngesellschaften,die die ersten Unternehmungen begannen,ließen sich bei Planung und Anlage der Bahnen zunächst von einem noch vorrangig am Personenverkehr orientierten Gesichtspunkt leiten,weil sie in der Personenbeförderung ihre eigentliche Gewinnchance erblickten. So wurden zunächst Verbindungsbahnen benachbarter Städte geschaffen.Erst als die Bedeutung des Gütertransports für die Rentabilität der Eisenbahnen entdeckt wurde und die staatliche Förderung der Fernverkehrsstrecken zur verkehrsmäßigen Erschliessung entfernterer Landesteile einsetzte,wuchsen die einzelnen isolierten Verbindungen zu einem Netz zusammen.Dabei erschwerten die widergelagerten Interessen der einzelnen Staaten und Städte eine raum-ökonomisch sinnvolle Linienführung.Ähnlich wie bei der Verbesserung der Binnenschiffahrtsverhältnisse und des Straßenwesens zögerten die Verhandlungen über solche Eisenbahnlinien,die mehrere Staaten durchlaufen sollten,die Anlage hinaus.Die in den einzelnen Staatsverträgen erreichten Kompromißlösungen widersprachen oft einer verkehrsgeographisch günstigen Lösung(2).

1)F.List,Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden,Leipzig 1833. C.Grote,Über ein Eisenbahnsystem in Deutschland, Göttingen 1834.

2)Vgl.P.Orth,Die Kleinstaaterei im Rhein-Main -Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830-1866.Diss. Frankfurt a.M.1938;W.Lins,Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt, Jena 1910,S.15ff;R.Haas,Die Abhangigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung,in:Archiv für Eisenbahnwesen, 63.Jg.,(1940),S.47ff;K.E.Hahn,Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden,Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege,ins-

Die längenmäßige Entwicklung der von 1835 bis 1850 in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecken, gegliedert nach Privatbahnen, staatlich verwalteten Privatbahnen und Staatsbahnen, in den einzelnen deutschen Staaten zeigt Tabelle Nr.32; eine zusammenfassende Übersicht des Wachstums der deutschen Eisenbahnen innerhalb dieses Zeitraums vermittelt Tabelle Nr.33.

Die strukturellen Unterschiede des frühen deutschen Eisenbahnwesens treten in dieser Übersicht deutlich hervor: einerseits der zeitliche Abstand der Eröffnung von Bahnlinien in den einzelnen deutschen Staaten, andererseits die unterschiedlichen Systeme der Eisenbahnverfassungen. In Preußen waren alle bis zum Jahre 1849 eröffneten Eisenbahnen von Aktiengesellschaften gebaut worden. Im Verlauf des Jahres 1838 wurden die ersten Verbindungen zwischen Berlin und Potsdam und zwischen Düsseldorf und Elberfeld eröffnet; bis 1840 trat der preußische Teil der Magdeburg-Leipziger Bahn hinzu. Im Jahre 1845 waren Berlin und Stettin, Frankfurt a.d.O. und Anhalt-Köthen, Breslau mit Gleiwitz, Schweidnitz und Freiburg, Köln mit Bonn, und Aachen mit Düsseldorf verbunden. Um 1850 hatte

---

1) Die Tabellen Nr.32 und 33 wurden zusammengestellt und berechnet nach folgenden Quellen:
E.Kühn, Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838 bis 1881, XII. Ergänzungsheft zur Zeitschrift des Kgl. Preuß. Statist. Bureaus, 1. Teil, Berlin 1883, S.141ff; E. Blenk, Die Entwicklung der Eisenbahn im Deutschen Reich und in Deutsch-Österreich, in: Zeitschrift des Kgl. Preuß. Statist. Bureaus, 23. Jg., Berlin 1883, S.235ff; J.Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1854, S.1ff.
Über die Betriebslängen und die Baukapitalien der einzelnen Linien: Hauchecorne, Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1850, in: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 1.Jg., S.235ff; Deutsche Eisenbahnstatistik für das Betriebsjahr 1850, hg. von der geschaftsführenden Direktion des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1.Jg., Stettin 1851; H.Viereck, Die deutschen Eisenbahnen 1834-1854, in: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, a.a.O., 4.Jg., S.205ff; J.Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, a.a.O., S.1ff; F.W.von Reden, Deutschland, a.a.O., 2.Abt., S.814ff; Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, a.a.O., 1.Jg., S.512ff.

Tabelle Nr. 32: Die Entwicklung der Betriebslängen der deutschen Eisenbahnen 1835-1850

Jahr	1 Preußen					2 Bayern			3 Sachsen	
	Staatsb.	Staatl. verwaltete B.	Privatb.	Eisenb. insges.	Staatsb.	Privatb.	Eisenb. insges.	Staatsb.	Privatb.	Eisenb. insges.
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
1835						6,0	6,0			
1836						6,0	6,0			
1837						6,0	6,0		14,1	14,1
1838			34,7	34,7		6,0	6,0		88,0	88,0
1839			69,3	69,3		30,9	30,9		115,1	115,1
1840			132,9	132,9		67,9	67,9		126,9	126,9
1841			311,6	311,6		67,9	67,9		126,9	126,9
1842			503,7	503,7		67,9	67,9		155,9	155,9
1843			758,7	758,7		67,9	67,9		155,9	155,9
1844			861,3	861,3	159,5	6,0	165,5		161,0	161,0
1845			1 043,4	1 043,4	159,5	6,0	165,5		217,4	217,4
1846			1 746,4	1 746,4	236,4	6,0	242,4		275,1	275,1
1847			2 150,7	2 150,7	296,4	44,8	341,2	70,3	243,2	313,5
1848			2 431,2	2 431,2	363,4	95,8	459,2	119,4	289,4	408,8
1849		33,6	2 537,2	2 370,8	492,3	122,0	614,3	119,4	289,4	408,8
1850	87,6	480,9	2 093,7	2 662,2	492,3	122,0	614,3	172,0	260,4	432,4

Jahr	4 Hannover	5 Württemb.	6 Baden	7 Holstein-Lauenburg	8 Hessen			9 Kurhessen		
	Staatsb.	Staatsb.	Staatsb.	Privatb.	Staatsb.	Privatb.	Eisenb. insges.	Staatsb.	Privatb.	Eisenb. insges.
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
1835										
1836										
1837										
1838										
1839										
1840	3,0		18,5			8,3	8,3			
1841	11,9		18,5			8,3	8,3			
1842	11,9		18,5			8,3	8,3			
1843	51,6		72,6			8,3	8,3			
1844	58,4		159,2	107,7		8,3	8,3			
1845	86,4	9,9	226,3	157,3		8,3	8,3			
1846	112,2	37,1	257,9	189,5	49,6	8,3	57,9			
1847	357,6	93,1	293,9	191,0	49,6	8,3	57,9	10,5		10,5
1848	357,6	122,3	309,0	191,0	51,2	8,3	59,5	13,6	102,6	116,2
1849	357,6	180,1	309,0	191,0	51,2	8,3	59,5	49,3	141,9	191,2
1859	357,6	250,1	309,0	191,0	98,3	8,3	106,6	143,3	141,9	285,2

Jahr	10 Mecklenb.-Schwerin	11 Nassau	12 Sachsen-Weimar	13 Braunschweig	14 Sachsen-Meiningen	15 S.-Koburg-Gotha	16 Sachsen-Altenburg	
	Privatb. km	Privatb. km	Privatb. km	Staatsb. km	Privatb. km	Privatb. km	Staatsb. km	Privatb. km
1835								
1836								
1837								
1838				11,8				
1839				11,8				
1840		30,3		25,3				
1841		30,3		25,3				
1842		30,3		25,3				9,9
1843		30,3		64,2				9,9
1844		30,3		82,8				33,3
1845		30,3		82,8	0,2			33,3
1846	81,4	30,3	29,1	82,8	0,2			33,3
1847	109,7	36,9	54,1	82,8	0,2	42,7	33,3	
1848	141,8	36,9	54,1	82,8	0,2	42,7	33,3	
1849	141,8	36,9	75,0	82,8	0,2	42,7	33,3	
1850	226,8	36,9	75,0	82,8	0,2	42,7	33,3	

Jahr	17 Anhalt-Bernburg-Köthen			18 Reuß-Schleiz	19 Reuß-Greiz	20 Schaumb.-Lippe	21 Hamburg	22 Bremen	23 Frankfurt		
	Staatl.VW.B. km	Privatb. km	Eisenb. insges. km	Staatsb. km	Staatsb. km	Staatsb. km	Privatb. km	Staatsb. km	Staatsb. km	Privatb. km	Eisenb. insges. km
1835											
1836											
1837											
1838											
1839											
1840		44,2	44,2							4,7	4,7
1841		71,5	71,5							4,7	4,7
1842		71,5	71,5							4,7	4,7
1843		71,5	71,5				14,4			4,7	4,7
1844		71,5	71,5				14,4			4,7	4,7
1845		71,5	71,5				14,4			4,7	4,7
1846	20,4	71,5	91,9				14,4			4,7	4,7
1847	20,4	71,5	91,9				17,1		3,0	4,7	7,7
1848	20,4	71,5	91,9	2,4	1,7	24,7	17,1	6,4	3,0	4,7	7,7
1849	20,4	71,5	91,9	2,4	1,7	24,7	17,1	6,4	3,0	8,2	11,2
1850	20,4	71,5	91,9	2,4	1,7	24,7	17,1	6,4	6,3	12,4	18,7
									12,2	12,4	24,6

Tabelle Nr. 33: Die Entwicklung der Betriebslängen der Eisenbahnen in Preußen und den übrigen deutschen Staaten 1835 - 1850

Jahr	Preußen				Übrige deutsche Staaten				Deutsche Staaten insgesamt			
	Staatsb. km	Staatl. vw. B. km	Privatb. km	Eisenb. insges. km	Staatsb. km	Staatl. vw. B. km	Privatb. km	Eisenb. insges. km	Staatsb. km	Staatl. vw. B. km	Privatb. km	Eisenb. insges. km
1835							6,0	6,0			6,0	6,0
1836							6,0	6,0			6,0	6,0
1837							20,1	20,1			20,1	20,1
1838			34,7	34,7	11,8		94,0	105,8	11,8		128,7	140,5
1839			69,3	69,3	11,8		160,8	172,6	11,8		230,1	241,9
1840			132,9	132,9	46,8		282,3	329,1	46,8		415,2	462,0
1841			311,6	311,6	55,7		309,6	365,3	55,7		621,2	676,9
1842			503,7	503,7	55,7		362,9	418,6	55,7		866,6	922,3
1843			758,7	758,7	188,4		362,9	551,3	188,4		1121,6	1310,0
1844			861,3	861,3	459,9		437,2	897,1	459,9		1298,5	1758,4
1845			1043,4	1043,4	564,9		543,4	1108,3	564,9		1586,8	2151,7
1846			1746,4	1746,4	778,0	20,4	746,5	1544,9	778,0	20,4	2492,9	3291,3
1847			2150,7	2150,7	1321,6	20,4	824,2	2166,2	1321,6	20,4	2974,9	4316,9
1848			2431,2	2431,2	1490,8	20,4	1059,6	2401,6	1490,8	20,4	3490,8	5002,0
1849		33,6	2537,2	2570,8	1716,5	20,4	1150,2	2887,1	1716,5	54,0	3687,4	5457,9
1850	87,6	480,9	2093,7	2662,2	1986,1	20,4	1206,2	3212,7	2073,7	501,3	2299,9	5874,9

sich Berlin zum bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkt in Deutschland entwickelt:Die Fernverbindungen liefen von hier aus nach Hamburg,nach Frankfurt a.d.O.,Breslau,Gleiwitz,Magdeburg und durch den Anschluß an die braunschweigischen und hannoverschen Bahnen nach Köln und Aachen.Stettin war inzwischen mit Posen verbunden.Die Ostbahn nach Danzig und Königsberg wurde zu dieser Zeit auf Staatskosten gebaut.Am Ende des Jahres 1849 übernahm der preußische Staat die Verwaltung der Ruhrort-Krefeld-Gladbacher Bahn,1850 dann die Verwaltung der Niederschlesisch-Markischen(Berlin-Frankfurt a.d.O.-Breslau) und der Bergisch-Markischen Bahn(Elberfeld-Dortmund).Die ersten preußischen Staatsbahnen wurden im Oktober 1850 eröffnet:die Linie zwischen Hamm und Paderborn als Teilstrecke der westfalischen Eisenbahn und die Verbindung zwischen Bexbach und Neukirchen als Teilstrecke der Saarbrücker Eisenbahn.

Bis 1840 waren in Preußen insgesamt 132,9 km Eisenbahnen eröffnet worden,im Jahre 1845 insgesamt 1 043,4 km, 1850 dann 2 662,2 km,von denen 480,9 km unter staatlicher Verwaltung standen und 87,6 km Staatseisenbahnen waren.Die Krisenjahre 1848/49 zeigen einen deutlichen Zunahmerückgang der eröffneten Schienenlangen gegenüber den Vorjahren.Der Eingriff des Staates durch die Übernahme der Verwaltung einzelner Privatbahnen und die gleichzeitige Inangriffnahme der ersten Staatsbahnen waren eine zwingende Notwendigkeit,wenig rentable Strecken in Betrieb zu halten,den Weiterbau der von Privaten begonnenen Linien zu sichern und den Ausbau in die bisher von privaten Unternehmungen gemiedenen östlichen Provinzen voranzutreiben.

In den übrigen deutschen Staaten ist sowohl bei den Staats- wie bei den Privatbahnen ein sehr unterschiedlicher Baubeginn festzustellen.Oldenburg, Mecklenburg-Strelitz,Sondershausen,Rudolstadt, Waldeck-Pyrmont und Lippe-Detmold waren zur Mitte

des 19.Jahrhunderts noch ohne Eisenbahnlinien. Meiningen-Hildburghausen hatte etwa 200 Meter Eisenbahn als Teil der Werrabahn auf seinem Territorium liegen.Die Anlage der Lübeck-Buchener Bahn war zwar bereits im Jahre 1847 durch einen Staatsvertrag zwischen Dänemark und Lübeck beschlossen worden,aber infolge des Krieges in Schleswig-Holstein verschob sich der Baubeginn,so daß die Bahn erst 1851 eröffnet werden konnte(1).

Die erste große deutsche Eisenbahnanlage wurde in Sachsen von der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft zwischen 1836 und 1840 gebaut,in Bayern entstand in den Jahren 1839/40 die Verbindung zwischen München und Augsburg(2).Als erster deutscher Staat begann Braunschweig 1837 eine Staatsbahn zu bauen.Diese Bahn lief von Braunschweig nach Harzburg und verband die durch hannoversches Territorium getrennten Gebietsteile dieses Staats(3). Hannover selbst begann erst im Jahre 1842 mit dem Staatseisenbahnbau und verband zunächst die Hauptstadt mit Braunschweig,dann mit Harburg und Bremen(4).Baden begann die Anlage der Nord-Südstrecke von Mannheim nach Haltingen(bei Basel) im Jahre 1838,bis 1850 wuchsen die nach und nach eröffneten Teilstrecken zu einer Linie zusammen(5). Die sogenannte "Taunusbahn" zwischen Frankfurt und Wiesbaden entstand in den Jahren 1839/40,gebaut von einer Aktiengesellschaft auf Grund eines Staatsver-

1)J.Michaelis,a.a.O.,S.135f.
2)W.Schulze,Die Eisenbahnen in Sachsen.Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf geographischer Grundlage und seine wirtschaftliche Bedeutung, Diss.Leipzig 1932,S.22ff;J.Michaelis,a.a.O.,S.122f und S.24.
3)Vgl.A.von Mühlenfels,Die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Staatsbahn,in:Archiv für Eisenbahnwesen,12.Jg.,(1889),S.42ff.
4)Overmann,Die Hannoverschen Staatseisenbahnen(1843-1866),in:Archiv für Eisenbahnwesen,60.Jg.,(1937), S.303ff.
5)Vgl.O.Schäfer,Die badische Eisenbahnpolitik von 1833-1890,in:Archiv für Eisenbahnwesen,58Jg.,(1935), S.1335ff.

trages zwischen den Großherzogtümern Hessen und Nassau sowie der Freien Stadt Frankfurt(1).Württemberg begann erst 1844 eine Staatsbahn von Heilbronn über Stuttgart nach Friedrichshafen(Bodensee) zu bauen(2).Der bayrische Staat kaufte 1844 die Augsburg-Münchner Bahn auf und eröffnete gleichzeitig die erste bayrische Staatsbahn zwischen Bamberg und Nürnberg,der sich in den folgenden Jahren die Verbindungen zwischen Nürnberg und Augsburg sowie zwischen Bamberg und der sächsischen Grenze anschlossen(3).Das kurfürstlich hessische,das großherzoglich hessische und das Frankfurter Staatsgebiet wurden seit 1845 durch die Anlage zweier gemeinsamer Staatsbahnen,der Main-Neckar und der Main-Weser Bahn,erschlossen.Der Bau der privaten Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn,die von Karlshafen über Kassel den Anschluß an die thüringischen Bahnen fand,ergänzte seit 1848 die kurhessischen Bahnen(4).Bremen hatte auf Grund des Staatsvertrages mit Hannover im Jahre 1845 seinen Teil der Verbindung Hannover-Bremen als Staatsbahn gebaut(5). Hamburg erhielt durch den Bau der Privateisenbahnen von Altona nach Glückstadt,Rendsburg und Kiel,von Hamburg nach Berlin und durch die hannoversche Staatseisenbahn von Hannover nach Harburg bis zum Jahre 1850 sehr günstige Bahnverbindungen,wenn auch die einzelnen Bahnhöfe des Hamburger Gebiets untereinander noch nicht verbunden waren.In Mecklenburg-Schwerin hatte seit 1846 eine Privatbahn,ausgehend

1) J.Michaelis,a.a.O.,S.244ff.

2) Supper,Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg,Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22.Oktober 1845, Stuttgart 1895,S.13ff und 209ff.

3) H.Marggraf,Die Königlich Bayrischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung,Gedenkschrift zum 50.Jahrestage der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 1.Oktober 1844,München 1894,S.5ff.

4) J.Michaelis,a.a.O.,S.152ff und 248ff.

5) J.Michaelis,a.a.O.,S.165.

von der Hamburg-Berlin Linie, eine Verbindung nach Schwerin,Wismar und Rostock geschaffen (1).

Verkehrsgeographisch gesehen zeigten sich um 1850 vier Bahngruppierungen: die nördlichen und mitteldeutschen Verbindungen mit den Schwerpunkten Leipzig,Berlin,Hannover und Hamburg, die mittelrheinischen Verbindungen um Köln, die südwestdeutsche Gruppe um Frankfurt und Mannheim und die bayrischen Bahnen mit Nürnberg und München als Verkehrsschwerpunkten (2). Nur drei kleine Verbindungslücken trennten zu dieser Zeit die isoliert gewachsenden Eisenbahnsysteme: Zwischen Basel und Hamburg waren die Verbindungen Gießen-Frankfurt und Karlshaven-Hannover noch nicht ganz geschlossen; die bayrischen Eisenbahnen bedurften nur noch des Ausbaus der sächsischen Strecke zwischen Plauen und Zwickau, um Anschluß an das übrige deutsche System zu finden und so das erste geschlossene, wenn auch noch weitmaschige deutsche Eisenbahnnetz entstehen zu lassen.

Insgesamt war biszum Ende des Jahres 1850 in den deutschen Staaten ohne Preußen auf 3 212,7 km Schienenlänge der Verkehr aufgenommen worden; davon wurden 1 206,2 km von Privatunternehmen, 20,4 km als vom Staat verwaltete Privatbahnen (in Anhalt - Bernburg-Köthen) und 1986,1 km als Staatsbahnen betrieben. Wird die Längenentwicklung der Privat- und Staatsbahnen seit 1835 verfolgt, so zeigt sich, daß bis zum Jahre 1843 die Länge der Privatbahnen deutlich die der Staatsbahnen übertraf: Im Jahre 1840 standen 46,8 km Staatsbahnen 282,3 km Privatbahnen gegenüber, 1843 noch 188,4 km Staatsbahnen 362,9 km Privatbahnen; in den folgenden Jahren bis 1846 gestaltete sich das Verhältnis fast ausgeglichen, aber 1847 waren bereits 1 321,6 km Staats-

---

1) J.H.Paeper, a.a.O., S.40ff.
2) A.von Mayer, a.a.O., 1.Bd., S.9.

bahnen und 824,2 km Privatbahnen vorhanden. Dieser Umschwung war zwar in erster Linie eine Folge des seit 1843 verstärkten Staatseisenbahnbaues, zum Teil aber auch das Ergebnis der Übernahme von Privatbahnen durch den Staat. In Bayern gingen 1844 61,9 km Schienenlänge in Staatsbesitz über, 1847/48 in Sachsen 105,6 km und in Sachsen-Altenburg 1847 32,3 km, zusammen 198,8 km. Die wachsende Bedeutung des Staatseisenbahnbaues zeigte sich besonders in den Krisenjahren 1848/49: In Preußen wurden 1849 und 1850 nur noch insgesamt 2131,0 km dem Verkehr übergeben, in den übrigen deutschen Staaten dagegen 147,6 km Privateisenbahnen und 485,3 km Staatseisenbahnen.

Am Ende des Jahres 1840 waren in allen deutschen Staaten zusammen 462,0 km Eisenbahnen in Betrieb, davon befanden sich nur 46,8 km in Staatsbesitz. Mit 564,9 km nahmen die Staatsbahnen Ende 1845 etwa ein Viertel der gesamten Eisenbahnlänge von 2 151,7 km ein. Im Jahre 1850 waren in Deutschland 5 874,9 km vollständig eröffnete Eisenbahnlinien vorhanden, davon wurden 2 299,9 km von Privatunternehmen betrieben, 501,3 km vom Staat verwaltet und 2 073,7 km waren Staatsbahnen.

Die Höhe der für die Eisenbahnbauten in Deutschland bis 1850 erforderlichen Kapitalien läßt sich nach den dafür vorliegenden Nachrichten berechnen(1). Jedoch erscheint es im Gegensatz zu der Berechnung der Schienenlänge der einzelnen Staaten nicht möglich, eine genaue Zurechnung des Baukapitals auf die einzelnen Staaten vorzunehmen, da vor allem eine Zuordnung der Baukosten der Privatbahnen, die mehrere Staaten durchlaufen, eine willkürliche Berechnung sein müßte. Es wird daher nur eine Aufteilung zwischen Preußen und den übrigen deutschen Staaten vorgenommen, und die einzelnen Angaben über

1) Vgl. die Angaben zu den Tabellen Nr. 32 und 33, S. 263.

die Baukosten der bis 1850 eröffneten Linien werden aus den Einzelnachrichten addiert.Nach dieser Methode ergibt sich für die deutschen Eisenbahnen am Ende des Jahres 1850 eine Übersicht,die die Betriebslänge der Privatbahnen,der staatlich verwalteten Privatbahnen und der Staatsbahnen dem Kapitalaufwand gegenüberstellt(vgl.Tabelle Nr.34).

Insgesamt waren für die bis Ende 1850 eröffneten Bahnen 321 932 512 Taler Baukapital aufgewendet worden;hiervon entfielen 132 486 956 Taler auf die Staatsbahnen und 189 445 556 Taler auf die Privatbahnen(einschließlich der staatlich verwalteten). Für die preußischen Eisenbahnen waren bis dahin 134 929 306 Taler und für die Bahnen der übrigen deutschen Staaten 187 003 206 Taler erforderlich gewesen.

Da die einzelnen Staaten auch Beteiligungen an verschiedenen Privatbahnen übernommen hatten,kann die Höhe der Baukapitalien der Staatsbahnen nicht mit der Summe der staatlichen Ausgaben für den Eisenbahnbau gleichgesetzt werden.Vielmehr müssen, um den genauen Umfang der Staatsfinanzierung zu ermitteln,die übernommenen Aktien,Obligationen, Zuschüsse und die Eisenbahnkassenscheine,die nicht für den staatlichen Eisenbahnbau verwendet wurden, mit berücksichtigt werden.
Der preußische Staat hatte bis 1850 für 6 754 800 Taler Aktien und Obligationen übernommen(1).Unter

1)Die Königliche Seehandlung hatte 1839 der Berlin-Anhaltischen Bahn 400 000 Taler zur Verfügung gestellt;1843 hatte sich der Staat mit 1 437 500 Taler an der Niederschlesisch-Markischen,mit 343 000 Taler an der Oberschlesischen,mit 1 860 000 Taler an der Köln-Mindener,1844 mit 1 Million Taler an der Bergisch-Märkischen,mit 810 000 Taler an der Thüringischen,1846 mit 190 000 Taler an der Köln-Mindener und 1847 mit 714 300 Taler an der Stargard-Posener Bahn beteiligt.

Tabelle Nr. 34

Betriebslänge und Baukapital der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1850.

Art der Eisenbahnen	Preußen		Übrige deutsche Staaten		Deutsche Staaten insgesamt	
	Länge km	Baukapital Taler	Länge km	Baukapital Taler	Länge km	Baukapital Taler
Staatsbahnen	87,6	5 655 332	1 986,1	126 831 624	2 073,7	132 486 956
Staatlich verwaltete Privatbahnen	480,9	27 714 390	20,4	650 000	501,3	28 364 390
Privatbahnen	2 093,7	101 559 584	1 206,2	59 521 582	3 299,9	161 081 166
Eisenbahnen insgesamt	2 662,2	134 929 306	3 212,7	187 003 206	5 874,9	321 932 512

Berücksichtigung dieser Beteiligungen belief sich der Anteil des preußischen Staates an der Finanzierung der bis 1850 eröffneten Eisenbahnen auf 12 410 132 Taler oder 9,2 v.H. des gesamten Baukapitals.
Werden die insgesamt für den Eisenbahnbau in Preußen seit der Einrichtung des "Eisenbahnfonds" (31.Dezember 1842) bis zum Ende des Jahres 1850 aus dem Staatshaushalt zur Verfügung gestellten Kapitalien jahrweise addiert,so ergibt sich die Summe von 14 832 203 Taler(1).Dieser Betrag schließt auch die Ausgaben für die im Bau befindlichen Staatsbahnen,die Kosten der Vorarbeiten für neue Eisenbahnen und die Zinszuschüsse ein(2).Bis dahin waren für 31,7 Millionen Taler eine 3 1/2 %ige Zinsgarantie und für 2o,9 Millionen Taler die Kapitaltilgung übernommen worden(3).

In den übrigen deutschen Staaten,die ein Privatbahn- oder gemischtes System entwickelt hatten, ist an einzelnen Linien eine namhafte Staatsbeteiligung festzustellen.An der Berlin-Hamburger Bahn hatten sich außer Preußen noch die Freie Stadt Hamburg und Mecklenburg-Schwerin mit je 1,5 Millionen Taler beteiligt.Außerdem hatte Hamburg 774 000 Taler zur Hamburg-Bergedorf Linie beigetragen(4). Danemark,bzw.das Herzogtum Schleswig-Holstein, hatte zum Bau der Bahn von Altona nach Kiel 750 000 Taler und für die Glückstadt-Elmshorn Linie 90 000 Taler bereitgestellt(5).Die Freie Stadt Frankfurt beteiligte sich mit 432 695 Taler an der Frankfurt-

---

1)Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußisch. Staates,a.a.O.,1.Jg.,S.511.
2)Lediglich für die Stargard-Posener Bahn waren bis zum Ende des Jahres 1850 insgesamt 35 000 Taler gezahlt worden.
3)Vgl.F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,2.Bd., 2.Abt.,S.647ff;O.Schwarz und G.Strutz,a.a.O.,1.Bd., 3.Lief.,S.577ff.
4)J.Michaelis,a.a.O.,S.38 und 99f.
5.J.Michaelis,a.a.O.,S.9 und 96.Außerdem hatten die Stadte Altona 600 000 Taler und Kiel 450 000 Taler für die Verbindung Altona-Kiel bereitgestellt.

Offenbacher Bahn zusammen mit dem Großherzogtum Hessen,das 167 756 Taler beitrug(1).Das Königreich Sachsen hatte 625 000 Taler der Löbau-Zittau Bahn übernommen(2).An der Türingischen Bahn beteiligten sich außer Preußen Sachsen-Weimar mit 900 000 Taler, einer Gewähr für 600 000 Taler Eisenbahnkassenscheine und Sachsen-Gotha mit 540 000 Taler(3).Der Anhaltischen Bahn hatte die Bernburger Regierung die Ausgabe von 200 000 Taler Eisenbahnkassenscheinen,die Köthener Regierung die Ausgabe von 500 000 Taler Eisenbahnkassenscheinen gestattet; außerdem übernahm Bernburg 50 000 Taler des Stammkapitals(4).Die belgische Regierung beteiligte sich an der Rheinischen Bahn von Köln bis zur belgischen Grenze bei Herbesthal mit 1 Million Taler;der preußische Staat hatte diese Hilfe verweigert(5).

Neben diesen Beteiligungen hatten Kurhessen den Bau der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn(Gerstungen-Kassel-Karlshafen) durch ein langfristiges,unverzinsliches Darlehen von 500 000 Taler,Bayern durch ein Darlehen von 285 700 Taler und eine 4%ige Zinsgarantie die Pfälzische Ludwigsbahn(Ludwigshafen-Bexbach) unterstützt(6).Für die Köthen-Bernburger Bahn hatten die Anhaltischen Staaten eine 2 1/2%ige Zinsgarantie übernommen(7).Mecklenburg-Schwerin hatte für 1,6 Millionen Prioritätsobli-

1)F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,1.Abt., S.441;ders.,Deutschland,a.a.O.,2.Abt.,S.858f.
2)J.Michaelis,a.a.O.,S.132.
3)J.Michaelis,a.a.O.,S.250f;F.W.von Reden,Finanzstatistik,a.a.O.,;.Bd.,2.Abt.,S.14o9f.
4)J.Michaelis,a.a.O.,S.13f.
5)J.Michaelis,a.a.O.,S.219f.
6)J.Michaelis,a.a.O.,S.119f und 171f.
7)J.Michaelis,a.a.O.,S.14;vgl.Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik,a.a.O.,5.Jg.,S.92f.

gationen der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft die Verzinsung und Amortisation garantiert(1).

Insgesamt hatten die deutschen Staaten außer Preußen bis zum Jahre 1850 für die Privatbahnen 10 315 151 Taler bereitgestellt.Der Anteil dieser Summe an dem gesamten Baukapital der Privat- und staatlich verwalteten Privatbahnen von 60 171 582 Talern betrug 17,1 v.H..Die Summe der für die Staatsbahnen und die Unterstützung der Privatbahnen außerhalb Preußens aufgewendeten Kapitalien belief sich bis zum Ende des Jahres 1850 auf 137 146 775 Taler.Somit waren 73,3 v.H. des gesamten Kapitalaufwandes für die nicht preußischen deutschen Bahnen aus den Staatskassen geflossen.Diese Berechnung verdeutlicht,welche bedeutende Rolle die Staatsfinanzierung der Eisenbahnen außerhalb Preußens in den Frühstadien des deutschen Eisenbahnwesens gespielt hat.Sie ist wohl bisher unterschätzt worden.

Für alle deutschen Staaten zusammen ergibt sich für die Höhe der Staatsfinanzierung eine Summe von 155 212 239 Taler;das bedeutet,daß 48,2 v.H. des gesamten Baukapitals von 321 432 512 Talern der bis zum Ende des Jahres 1850 in Deutschland eröffneten Bahnen von den einzelnen Staaten bereitgestellt wurden.

Der Umfang dieser vom Staat bereitgestellten Kapitalien wird besonders deutlich,wenn sie mit den Staatsausgaben aller 35 deutschen Staaten im Jahre 1850 verglichen werden,die die Summe von 149 796 400 Taler erreichten(2).Die Aufbringung dieser Kapitalien konnte nicht allein aus den laufenden Einnahmen der Staaten gedeckt werden.Nur die Ausbildung

1) Vgl.J.Michaelis,a.a.O.,S.161f;F.W.von Reden, Finanzstatistik,a.a.O.,1.Bd.,2.Abt.,S.1171f.
2) Vgl.Tabelle Nr.21

der Staatsanleihe zu einem Instrument der Kapitalsammlung in der Hand des Staates für produktive Zwecke konnte diese Kapitalien mobilisieren. Insbesondere konnte die verkehrsmäßige Erschließung von Landesteilen, die von Aktiengesellschaften gemieden wurden, weil die Anlage zu risikoreich schien, durch den Staat auf diese Weise bewerkstelligt werden. Auch konnten Kapitalgeber gewonnen werden, die dem Kauf von Aktien mißtrauisch gegenüberstanden, dagegen in Staatspapieren eine sichere Anlage sahen(1).

Bei der Darstellung des Staatsschuldenwesens wurde bereits die Bedeutung der "Produktivanleihe" für die allgemeine Zunahme der öffentlichen Verschuldung im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts herausgestellt. Hier soll die Höhe der staatlichen Eisenbahnanleihen bis zum Jahre 1850 dem Gesamtbetrag der von den einzelnen deutschen Staaten bereitgestellten Kapitalien gegenübergestellt werden(2).

In Preußen war bis 1849 der Weg der öffentlichen Staatsanleihe blockiert gewesen. Von den übrigen deutschen Staaten hatten bis zum Jahre 1850 16 Staaten Eisenbahnanleihen aufgelegt bzw. Eisenbahnkassenscheine kreiert. Das Mittel der staatlichen Geldschöpfung durch die Ausgabe oder die Übernahme der Gewähr für Eisenbahnkassenscheine war in 5 Staaten eingesetzt worden: Das Königreich Sachsen hatte 4 Millionen Taler, Kurhessen 2,5 Millionen Taler, Sachsen-Weimar 600 000 Taler, Anhalt-Bernburg 200 000 Taler, Anhalt-Köthen 500 000 Taler kreiert. Insgesamt waren dadurch 7 860 000 Taler dem Eisenbahnbau zugeführt worden.

---

1) "Wer sein Geld vernünftigerweise und in guten Staatspapieren anlegt, weiß doch wenigstens wieviel Zinsen er erhält... wer sein Geld in Actien anlegt, läuft Gefahr wenige oder gar keine Zinsen zu erhalten und sein Capital theilweise oder gänzlich einzubüßen". E.P.Pons, ist es vorteilhaft, sein Geld in Actien anzulegen, Berlin 1836, S.96.

2) Über die Höhe der Eisenbahnanleihen in den einzelnen deutschen Staaten vgl. Anmerkungen zu der Tabelle Nr.9, S.94ff.

In 14 Staaten waren Eisenbahnanleihen aufgelegt worden: für 17,1 Millionen Taler in Baden, für 13 Millionen Taler in Sachsen, für 12,8 Millionen Taler in Württemberg, für 12,3 Millionen Taler in Hannover und für 11,7 Millionen Taler in Bayern. Kurhessen hatte Eisenbahnanleihen von insgesamt 7,7 Millionen Taler, das Großherzogtum Hessen für 6,6 Millionen Taler, Frankfurt für 5,4 Millionen Taler, Braunschweig für 3 678 000 Taler, Bremen für 2 737 800 Taler und Hamburg für 2 274 000 Taler aufgelegt. Mecklenburg-Schwerin hatte im Jahre 1843 eine Anleihe von 1 875 000 Taler vorgenommen, um seine Aktienanteile an der Berlin-Hamburg Linie übernehmen zu können (1). In dieser Gegenüberstellung können nicht die 1850/51 aufgenommenen Anleihen von Sachsen-Weimar mit 1,3 Millionen Taler und Lübeck mit 3,2 Millionen Taler berücksichtigt werden, weil die entsprechenden Eisenbahnanlagen am Ende des Jahres 1850 noch nicht begonnen bzw. noch nicht vollendet waren.

Insgesamt beliefen sich die Eisenbahnanleihen der genannten Staaten bis zum Ende des Jahres 1850 auf 97 164 800 Taler. Zusammen mit den Eisenbahnkassenscheinen ergibt sich eine Summe von 104 914 800 Taler, die durch die staatliche Anleihepolitik und Geldschöpfung für den Eisenbahnbau bereitgestellt wurde. Da die deutschen Staaten, außer Preußen, bis zum Jahre 1850 insgesamt 137 146 775 Taler für Eisenbahnbauten ausgegeben hatten, kann gesagt werden, daß diese Ausgaben zu 76,5 v.H. und das gesamte Baukapital der nicht preußischen deutschen Eisenbahnen zu 56,1 v.H. durch Staatsanleihen und Eisenbahnkassenscheine finanziert wurde.

Zusammenfassend ergibt sich, daß Preußen, gehindert durch die unglückliche Verknüpfung von Verfassungs-

---

1) Vgl. F.W. von Reden, Finanzstatistik, a.a.O., 1. Bd., 2. Abt., S. 1168 und 1171 f.

frage und Aufnahme von Staatsanleihen, bis 1849 sich auf die Förderung des Eisenbahnbaues durch die laufenden Staatseinnahmen beschränken mußte und erst nach 1849 dem Beispiel der anderen deutschen Staaten folgen konnte, den Eisenbahnbau auch in den von der Privatinitiative gemiedenen Gebieten voranzutreiben und die Finanzierung dieser Unternehmungen durch öffentliche Anleihen zu sichern. Die anderen größeren und mittleren deutschen Staaten dagegen hatten bereits die Mittel der Staatsanleihe und der staatlichen Geldschöpfung zu einem bedeutenden Beitrag zur Bereitstellung der Eisenbahnkapitalien genutzt.

Auch in den Frühstadien des Eisenbahnbaues hatten die einzelnen deutschen Staaten die Verbesserung und den Ausbau von Wasserwegen und Straßen weiter vorangetrieben. Gerade in den Perioden des steilen Aufschwungs der Eisenbahnbauten konnte in einzelnen Staaten auch ein intensiver Straßenbau und eine deutliche Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf den großen Strömen festgestellt werden. Verglichen mit den Verkehrsverhältnissen zu Beginn des Jahrhunderts hatte sich ein deutlicher qualitativer Sprung mit einer entsprechenden quantitativen Rsultante vollzogen. Der öffentliche Sachkapitalstock hatte vor allem im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts eine vordem unerreichte Erweiterung erfahren.

E. Schlußbemerkung

Der weit ausgeschlagene Zirkel des Untersuchungsbereichs muß hier geschlossen werden. Das kann umso leichter geschehen, als für die Zeit nach 1850 eine detaillierte Studie über die Entwicklung der makroökonomischen Größen der deutschen Volkswirtschaft vorliegt (1). Den tiefgreifenden Wandel, den die politischen, ökonomischen und sozialen Verhältnisse in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts erfuhren, ihren Einfluß auf die Ausgabenentwicklung und die Staatsverschuldung in einer vergleichenden Analyse darzustellen und dabei den Beitrag der funktionellen Seite der öffentlichen Finanzwirtschaft zum Durchbruch der industriellen Revolution in Deutschland zu verdeutlichen, war das Anliegen. Ausgehend von der Entwicklung und der Struktur des Staatsbedarfs konnte der sinnfällige Zusammenhang zwischen Staatsfunktionen und Ausgabebereichen an der Schwelle zum Industriezeitalter herausgestellt werden. Die Ordnung der öffentlichen Finanzwirtschaft, die Art der Einnahmegestaltung auf der Grundlage einheitlicher Steuersysteme und die Ausbildung der öffentlichen Anleihen zu einem Instrument der Kapitalsammlung für die großen öffentlichen Investitionen und zur Ordnung der agrarwirtschaftlichen Verhältnisse konnten sowohl als qualitativ wirksame Faktoren wie als quantitative Variablen der Staatshaushalte erfaßt werden. Die Einbeziehung der Finanzverfassungen, der Ausgaben- und Schuldenentwicklung in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erlaubte es, den für den Einsatz der öffentlichen Ausgaben zur Er-

---

1) W.G.Hoffmann, unter Mitarbeit von F.Grumbach und H.Hesse, Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19.Jahrhunderts, Berlin, Heidelberg, New York 1965.

gänzung der liberalen Reformen notwendigen institutionellen Wandel der Finanzordnung und Finanzpolitik sichtbar zu machen. Die Bewältigung der sozial-wirtschaftlichen Aufgabenstellung im Zuge des frühen Industrialisierungsprozesses fand ihren deutlichen Niederschlag in der Entwicklung der funktionellen Ausgabestruktur und der Staatsverschuldung. Rolle und Ausmaß der öffentlichen Investitionen im Verkehrssektor konnten für die verschiedenen Verkehrswege in den einzelnen Staaten herausgestellt werden. Die Nebeneinanderstellung der Entwicklungsphasen in den einzelnen Staaten ließ die typischen und die besonderen Grundzüge des Prozeßablaufs hervortreten.

F. Quellen und Literatur:

I. Ungedruckte Quellen:

Akten des Generallandesarchivs Karlsruhe
Nr. 237/ 13 837.

II. Gedruckte Quellen:

Acten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815, hg. von Johann Ludwig Klüber, 2. Aufl., 5 Bde., Erlangen 1833.

Altmann, Wilhelm: Ausgewählte Urkunden zur brandenburgisch-preußischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2. Aufl., 2. Teil, Berlin 1897.

- Ausgewählte Urkunden zur deutschen Verfassungsgeschichte seit 1806, 2 Bde., Berlin 1898.

Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise, 1814-1859, Leipzig 1860.

von Hoffmann, Otto: Die preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden 1820-96, urkundlich dargestellt, Berlin 1896.

Rheinurkunden, Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesherrlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt, 2 Teile, Den Haag, München, Leipzig 1918.

Staatshaushaltsetat des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin für das Jahr von Johannis 1850 bis dahin 1851, Leipzig 1850.

Staatsrechnung für das Jahr 1849 über die Staatseinnahmen und -ausgaben der Herzogthümer Schleswig-Holstein, Kiel 1850.

Stern, Alfred: Abhandlungen und Aktenstücke zur Geschichte der preußischen Reformzeit 1807-1815, Leipzig 1885.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Altenburg, Jg. 1848-53, Altenburg 1848-53.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Bernburg, Bd. 1 - 10, Bernburg 1833-52.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Dessau, Bd. 1 - 7, Dessau 1834-53.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Anhalt-Dessau-Köthen, 8 Bd., Dessau 1852.

Sammlung der Regierungsblätter des Großherzogthums Baden von 1803-33, 2 Bde., Karlsruhe und Baden 1834, von 1834 - 41, Karlsruhe und Baden 1843, von 1843-53, Mannheim 1854.

Großherzogliches Badisches Regierungsblatt, Jg. 1803-16, 1845-55, Karlsruhe 1807-16 und 1845-55.

Großherzogliches Badisches Staats- und Regierungsblatt, Jg. 1817-44, Karlsruhe 1817-44.

Churfürstlich Pfalzbairisches Regierungs- und Intelligenzblatt, Jg. 1800-05, München 1800-05.

Königlich Bairisches Regierungsblatt, Jg. 1806-18, München 1806-18.

Regierungsblatt für das Königreich Baiern, Jg. 1826-53, München 1826-53.

Gesetzblatt für das Königreich Bayern, Jg. 1818-52, München 1818-52.

Verordnungssammlung für die Herzoglich Braunschweigischen Lande, 12. - 39. Jg., Braunschweig 1825-52.

Sammlung der Verordnungen der Freien Hansestadt Bremen, Jg. 1826-48, Bremen 1826-48.

Gesetzblatt für die Freie Hansestadt Bremen, Jg. 1849-52, Bremen 1849-52.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Coburg in den Jahren 1845-52, Coburg 1849-52.

Gesetz- und Statutensammlung der Freien Stadt Frankfurt, Bd. 1 - 11, Frankfurt 1817-53.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Gotha, 6. Bd., Gotha 1851.

Sammlung der Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg, bearbeitet von J.M. Lappenberg, Bd. 10-22, Hamburg 1827-53.

Sammlung der Gesetze, Verordnungen und Amtsregeln für das Königreich Hannover, vom Jahre 1819-54, Hannover 1819-54.

Regierungsblatt für das Großherzogthum Hessen, Jg. 1825-52, Darmstadt 1825-52.

Sammlung von Gesetzen und Verordnungen für die Kurhessischen Staaten, Bd. 4 - 13, Darmstadt 1823-54.

Sammlung der Landesgesetze des Herzogthums Meiningen-Hildburghausen von dem Jahre 1826-52, Hildburghausen 1829-54.

Gesetzsammlung für das Fürstenthum Lippe für die Jahre 1847-52, Detmold 1852.

Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen, Bd. 1 - 19, Lübeck 1819-53.

Sammlung der für das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin gültigen Landesgesetze, Bd. 1 - 7, Schwerin 1832-53.

Gesetzsammlung für die Mecklenburg-Schwerin'schen Lande, 2. Folge, umfassend den Zeitraum des Anfanges des Jahrhunderts bis 1857, hg. von H.F. W. Raabe, Bd. 1-6, Schwerin und Ludwigslust 1844-59.

Großherzoglicher Mecklenburg-Strelitzer Anzeiger für Gesetzgebung und Staatsverwaltung, Neustrelitz 1849-53.

Verordnungsblatt des Herzogthums Nassau, 18.-44. Jg., Wiesbaden 1826-52.

Gesetzsammlung für das Herzogthum Oldenburg, Bd. 5-13, Oldenburg 1828-52.

Sammlung der für die Köriglich Preußischen Staaten erschienenen Gesetze und Verordnungen von 1806 bis zum 27. Oktober 1810, Berlin 1822.

Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten, Jg. 1806-55, Berlin 1806-55.

Gesetzsammlung für das Fürstenthum Reuß Älterer Linie, Bd. 1, 1852.

Gesetzsammlung für die Fürstlich Reußischen Lande Jüngerer Linie, Bd. 5-16, Gera 1842-51.

Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen, vom Jahre 1825-54, Dresden 1825-54.

Gesetz- und Verordnungsblatt von dem Königreich Sachsen vom Jahre 1835-52, Dresden 1835-52.

Gesetze, Verordnungen und Circularbefehle in chronologischer Ordnung für das Großherzogthum Sachsen-Weimar, hg. von F. von Göckel, Bd. 1-10, Eisenach 1829-54.

Schaumburg-Lippische Landesverordnungen, Bückeburg 1851.

Gesetzsammlung von Schwarzburg-Rudolstadt, Jg. 1-13, Rudolstadt 1840-52.

Gesetzsammlung für das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen, Jg. 1838-52, Sondershausen 1838-52.

Fürstlich-Waldeckische Regierungsblätter vom Jahre 1850, 40. Jg., Meringhausen 1850.

Königliches Württembergisches Staats- und Regierungsblatt, Jg. 1819-55, Stuttgart 1819-55.

III. Literatur:

Abel, Wilhelm: Neue Fragen an die Wirtschaftsgeschichte, Göttinger Universitätsreden, Neue Reihe, H. 37, Göttingen 1962.

- Geschichte der deutschen Landwirtschaft vom frühen Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert, Deutsche Agrargeschichte, II, hg. von Günther Franz, Stuttgart 1962.

- Die Lage in der deutschen Land- und Ernährungswirtschaft um 1800, in: Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. Bericht über die erste Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Mainz, 4. - 6.3.1963. Im Auftrage des Vorstandes der Gesellschaft hg. von Friedrich Lütge, Stuttgart 1964, S. 238 ff.

Adamek, Robert: Art. "Straßen", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 10. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1959, S. 213 ff.

Alberty, M.: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, seine Begründung, seine Durchführung und seine Folgen, Jena 1911.

Amberger, Carl W.: Das oberfränkische Straßennetz, seine geschichtliche Entwicklung, sein Zustand und die Maßnahmen seiner Verbesserung und Vervollständigung, Diss. Würzburg 1931.

Andreas, Willy: Geschichte der badischen Verwaltungsorganisation und Verfassung in den Jahren 1802-1818, Bd. 1: Der Aufbau des Staates im Zusammenhang der allgemeinen Politik, Leipzig 1913.

Baer, Franz Josef: Die Wasser- und Straßenverwaltung in dem Großherzogthum Baden, Karlsruhe 1870.

- Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden, Berlin 1878.

Balck, Carl Wilhelm August: Dominale Verhältnisse in Mecklenburg-Schwerin, Bd. 1, o.O., 1834.

- Finanzverhältnisse in Mecklenburg-Schwerin mit besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung, 2 Bde., o.O., 1877/78.

Bastian, Werner: Die Saale als Verkehrsweg. Die geschichtliche Entwicklung der Saale-Schiffahrt, ihre gegenwärtige Lage und ihre Zukunftsaussichten, Diss. Halle a.d.S. 1923.

Bauer, Clemens: Mittelalterliche Staatsfinanz und internationale Hochfinanz, in: Historisches Jahrbuch, hg. von P. Funk, 50. Bd. (1930), S. 19 ff.

Baumstark, Eduard: Staatswirtschaftliche Versuche über Staatskredit, Staatsschulden und Staatspapiere, Heidelberg 1833.

Bayern im Lichte seiner Statistik, Beiträge zur Statistik Bayerns, H. 122, München 1933.

Bechtel, Heinrich: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands, 2. und 3. Bd., München 1952/56.

Beck. W.: Statistische Darstellung der Ergebnisse der Staatsschuldenverwaltung des Großherzogtums Hessen, in: Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen, 15. Bd. (1876), S. 32 ff.

Beheim-Schwarzbach, Max: Hohenzollernsche Colonisation. Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Staates und der Colonisation des östlichen Deutschlands, Leipzig 1874.

Behre, Otto: Geschichte der Statistik im preußischen Staate, Berlin 1915.

Behrens, H.L. und C.G.: Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf, 2 Teile, Lübeck 1829/33.

Beiträge zur Statistik Hamburgs, Hamburg 1854.

Amtliche Beiträge zur Statistik des preußischen Staates, Berlin 1821.

Amtliche Beiträge zur Statistik der Staatsfinanzen des Großherzogthums Baden, Karlsruhe 1851.

Benaerts, Pierre: Les origines de la grande industrie allemande, Paris 1933.

Bender: Kurze Geschichte des Anleihe- und Tilgungssystems in Europa, in: Jahrbücher der Geschichte und der Staatskunst, 1. Bd., 3. H., Leipzig 1830, S. 303 ff.

Benzenberg, Johann Friedrich: Über Preußens Geldhaushalt und neues Steuersystem, Leipzig 1820.

- Über das Sinken der preußischen Staatsschuld, Düsseldorf 1829.

- Rothers Bericht über die Hauptverwaltung der preußischen Staatsschulden seit dem Jahre 1820, Düsseldorf 1836.

Berckum, J.: Das Staatsschuldenproblem im Lichte der klassischen Nationalökonomie, Leipzig 1911.

Bergius, L.J.: Über die Bevölkerung der Erde im Jahre 1828, Berlin 1828.

Bericht der Hauptverwaltung der Staatsschulden über ihre Geschäftsführung seit dem Jahre 1820, in: Annalen der Erd-, Völker- und Staatenkunde, hg. von H. Berghaus, 10. Jg. (1834), S. 436 ff.

Bienengräber, A.: Statistik des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein für die Jahre 1842-64, Berlin 1868.

Bindewald, G.: Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871-1900, in: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Untersuchungen über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse, 1. Bd., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 103, Leipzig 1903, S. 5 ff.

Blenk, E.: Die Entwicklung der Eisenbahn im Deutschen Reich und in Deutsch-Österreich, in: Zeitschrift des Königlich Preuß. Statist. Bureaus, 23. Jg. (1883), H.2, S. 235 ff.

Boeck, Richard: Die geschichtliche Entwicklung der amtlichen Statistik des preußischen Staates, Berlin 1863.

Böhme, Alfred: Zur Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Provinz Posen, Tübinger Staatswiss. Abhandlungen, H. 18, Stuttgart 1911.

Boelcke, Martin: Die Entwicklung der Finanzen im Großherzogtum Sachsen-Weimar von 1851 bis zur Gegenwart, Abhandlungen des Staatswiss. Seminars zu Jena, 3. Bd., 3.H., Jena 1906.

Bösselmann, Kurt: Die Entwicklung des deutschen Aktienwesens im 19. Jahrhundert, Berlin 1939.

Borchardt, Knut: Zur Frage des Kapitalmangels in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Deutschland, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 173 (1961), S. 142 ff.

van der Borght, Richard: Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt, hg. und mit einem Vorwort versehen von der Handelskammer in Köln, Köln 1892.

- Art. "Kanäle", in: Wörterbuch der Volkswirtschaft, 2. Bd., 2. Aufl., Jena 1907, S. 418 ff.

- Art. "Landstraßen", in: Wörterbuch der Volkswirtschaft, 2. Bd., 2. Aufl., Jena 1907, S. 357 ff.

- Das Verkehrswesen, 2. Aufl., Leipzig 1912.

Bornhak, Conrad: Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts, 3. Bd., Berlin 1886.

- Staats- und Verwaltungsrecht des Großherzogtums Baden, Bibliothek des öffentlichen Rechts, Bd. 1, Hannover 1908.

von Bosse, Rudolf Heinrich: Darstellung des staatswirtschaftlichen Zustandes in den deutschen Bundesstaaten auf seinen geschichtlichen Grundlagen und nach seiner Beurkundung bei der Bundesversammlung und den Landtagen, Braunschweig 1820.

Brachelli, Hugo Franz: Deutsche Staatenkunde, 2 Bde., Wien 1856/57.

Braumüller, J.G.: Der wichtigste Kanal in Europa, durch eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Nord- und Ostsee, Berlin 1815.

Brockhage, Bernhard: Zur Entwicklung des preußisch-deutschen Kapitalexports, 1. Teil: Der Berliner Markt für ausländische Staatspapiere, 1826-1840, in: Staats- und sozialwiss. Forschungen, hg. von G. Schmoller und Max Sering, H. 148, Leipzig 1910.

Bromm, Franz: Binnenwasserstraßen und Binnenschiffahrt in Ostpreußen, Diss. Königsberg 1924.

Brückner, Georg: Landeskunde des Herzogthums Meiningen, 1. Teil, Meiningen 1851.

Buchenberger, Anton (Hg.): Das Verwaltungsrecht der Landwirtschaft und die Pflege der Landwirtschaft im Großherzogtum Baden, Tauberbischofsheim 1887.

- Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden in den Jahren 1850-1900, Heidelberg 1902.

von Bülow-Cummerow, E.: Preußen, seine Verfassung, seine Verwaltung, sein Verhältnis zu Deutschland, 2 Teile, Berlin 1842, Nachtrag und 2. Bd., Jena 1843.

Burkhard, Wilhelm: Das bayerische Staatsbudget in den ersten 70 Jahren seit Bestehen der Verfassung, 1819-1889, in: Finanzarchiv, 6. Jg. (1889), S. 220 ff.

van Calker, Wilhelm: Das badische Budgetrecht in seinen Grundzügen, 1. Teil: Geschichtliche Entwicklung, Tübingen 1901.

Cameron, Rondo E.: France and the Economic Development of Europe, 1800-1914, Princeton 1961.

Cassione, R. Heinrich: Die geschichtliche und technische Entwicklung des Straßenwesens in Baden, 1810-1920, Diss. Karlsruhe 1926.

Clapham, John Harold: The Economic Development of France and Germany 1815-1914, 4th ed., Cambridge 1936.

Clapp, Edwin John: Die Rheinschiffahrt. Ihre Entwicklung, die Grundlagen ihrer jetzigen Blüte und ihr Güterverkehr im Jahr 1907, Diss. Berlin 1910.

Cohen, Bernard: Compendium of Finance, London 1822.

Cohn, Gustav: Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 47. Bd. (1891), S. 655 ff.

- Zur Geschichte und Politik des Verkehrwesens, Stuttgart 1900.

Die Correction des Rheins von Basel bis zur Großherzoglich Hessischen Grenze. Denkschrift mit einem Kartenheft, bearb. von der Großherzoglichen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Karlsruhe 1863.

Crome, August Friedrich Wilhelm: Geographisch-Statistische Darstellung der Staatskräfte von den sämtlichen, zum deutschen Staatenbunde gehörigen Ländern, 4 Teile, Leipzig 1820, 1827, 1828.

Däbritz, Walther: Die Staatsschulden Sachsens in der Zeit von 1703-1837, Diss. Leipzig 1906.

Demian, Julius Andreas: Historisch-diplomatische Übersicht des Länder- und Völkerbestandes der Preußischen Monarchie von 1740-1817, Berlin 1817.

- Handbuch der neuesten Geographie des preußischen Staates, Berlin 1818.

Denkschrift über die Bestimmungen, welche rücksichtlich der schiffbaren Flüsse und Wasserstraßen im Deutschen Reiche zu treffen sein werden, in specieller Anwendung auf die Verhältnisse Preußens, Berlin 1848.

Denkschrift betreffend die Regulierung der Weichsel, der Oder, der Elbe, der Weser und des Rheins, Berlin 1879.

Denkschrift betreffend die im preußischen Staat vorhandenen Wasserstraßen, Berlin 1877.

Denkschrift über die Ströme, Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein, bearb. im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1888.

Dieterici, Carl: Zur Geschichte der Steuerreform in Preußen von 1810-1820, Berlin 1875.

Dieterici, Carl Friedrich Wilhelm: Statistische Übersicht der wichtigsten Gegenstände des Verkehrs und Verbrauchs im preußischen Staate und im deutschen Zollverbande, 6 Bde., Berlin, Posen und Bromberg 1839-57.

- Der Volkswohlstand im preußischen Staate, Berlin, Posen und Bromberg 1846.

Dietzel, Carl: Das System der Staatsanleihen im Zusammenhang der Volkswirtschaft betrachtet, Heidelberg 1855.

Ditt, Hildegard und Schöller, Peter: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, in: Westfälische Forschungen, 8. Jg. (1955), S. 150 ff.

Döhn, Hans: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Rheinhessen, 1835-1914, Diss. Mainz 1957.

Döllinger, Georg: Übersicht der das Land-, Straßen- und Wasserbauwesen in Bayern betreffenden Gesetze, Nördlingen 1845.

von Drais, Carl Wilhelm Ludwig Friedrich: Geschichte der Regierung und Bildung von Baden, unter Carl Friedrich vor der Revolution, 2 Bde., Carlsruhe 1816/19.

von Drais, Carl Wilhelm Ludwig Friedrich: Gemälde aus dem Leben Carl Friedrichs, des ersten Großherzogs von Baden, Mannheim 1829.

Eckert, Christian: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen, hg. von G. Schmoller, Bd. XVIII, H. 5, Leipzig 1900.

Egen, P.E.: Über die Erfolge der deutschen Eisenbahnunternehmen als Finanzspekulation, Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen, Bd. 23 (1844), S. 33 ff.

Eger: Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika, im Auftrage des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten nach amtlichen Berichten und Veröffentlichungen bearbeitet, Berlin 1899.

Ehrenberg, Richard: Die Fondsspekulationen und die Gesetzgebung, Berlin 1883.

- Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert, 1. Bd.: Die Geldmächte des 16. Jahrhunderts, 2. Bd.: Die Weltbörsen und Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts, Jena 1896.

Eichhoff, J.J.: Analytischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen von der Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstromes, Mainz 1812.

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835-1935, Berlin 1935.

Deutsche Eisenbahnstatistik für das Betriebsjahr 1850, hg. von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jg. 1, Stettin 1851.

Engel, Ernst: Das Königreich Sachsen in statistischer und staatswissenschaftlicher Beziehung, Bd. 1: Land und Leute, Wohnplätze und materielle Hilfsquellen, Jahrbuch für Statistik und Staatswissenschaft des Königreichs Sachsen. Im Auftrage des Statist. Bureaus des Königlich Sächsischen Ministeriums des Innern bearbeitet und herausgegeben, 1. Jg., Leipzig 1853.

- Kritische Beiträge zur vergleichenden Finanzstatistik der Groß- und Mittelstaaten Europas, mit besonderer Berücksichtigung des Militärbudgets, in: Zeitschrift des Königlich Preuß. Statist. Bureaus, 2. Jg. (1862), S. 156 ff.

- Erklärung und Entgegnung zur Kritik an dem Artikel: Kritische Beiträge zur vergleichenden Finanzstatistik der Groß- und Mittelstaaten Europas, mit besonderer Berücksichtigung des Militärbudgets, in: Zeitschrift des Königlich Preuß. Statist. Bureaus, 2. Jg. (1862), S. 189 ff.

Engel, Ernst: Die Sterblichkeit und Lebenserwartung im preußischen Staate und besonders in Berlin, in: Zeitschrift des Königlich Preuß. Statist. Bureaus, 2. Jg. (1862), S. 334 ff.

Enkling, Josef: Die Stellung des Staates zu den Privateisenbahnen in der Anfangszeit des preußischen Eisenbahnwesens (1830-48), Diss. Köln, Kettwig 1938.

Eymann, Werner: Die Entwicklung der Straßen und Brücken, in: Die Technik der Neuzeit, hg. von Friedrich Klemm, 3. Bd., H. 1.: Verkehrs- und Bautechnik, Berlin 1941, S. 1 ff.

Facius, Friedrich: Wirtschaft und Staat. Die Entwicklung der staatlichen Wirtschaftsverwaltung in Deutschland vom 17. Jahrhundert bis 1945, Schriften des Bundesarchivs, Bd. 6, Boppard 1959.

Feller, F.E.: Archiv der Staatspapiere, enthaltend den Ursprung, die Einrichtung und den jetzigen Zustand der Staatsanleihen, nebst den nötigen Notizen über die Berechnung der Staatseffecten und den darin vorkommenden Geschäften, Leipzig 1834.

- Die Staatspapier- und Actienbörsen, enthaltend Auskunft über alle bekannten Staats-, Provinzial-, Stadt- und standesherrlichen Anlehen, über Pfandbriefe und Actien aller Art, nebst den neuesten Aufstellungen der Staatsfinanzen, Leipzig 1846.

Ferber, Carl Wilhelm: Beiträge zur Kenntnis des gewerblichen und commerciellen Zustandes der preußischen Monarchie, Berlin 1829.

- Neue Beiträge zur Kenntnis des gewerblichen und commerciellen Zustandes der preußischen Monarchie, Berlin 1832.

Fischer, Kurt: Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren unter spezieller Berücksichtigung der Frage der Erhebung von Schiffahrtsabgaben, Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen der Staatswiss. Seminars zu Halle a.d.S., hg. von J.Conrad, 58. Bd., Jena 1907.

Fischer, Wolfram: Ansätze zur Industrialisierung in Baden, Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 47, H. 2 (1960), S. 186 ff.

- Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden, 1800 bis 1850, 1. Bd.: Die staatliche Gewerbepolitik, Berlin 1962.

Fitger, E.: Die Finanzen Bremens, in: Finanzarchiv, 1. Jg. (1884), S. 231 ff.

Friedrich, Otto: Die Begebung öffentlicher Anleihen im 19. Jahrhundert, Diss. Tübingen, Berlin 1913.

Fulda, Friedrich Carl: Handbuch der Finanzwissenschaft, Tübingen 1827.

Gayer, A.D., Rostow, W.W., Schwartz, A.J.: The Growth and Fluctuation of the British Economy 1790-1850, Bd. 1, Oxford 1953.

Gerlach, Otto: Geschichte der Finanzwissenschaft unter besonderer Berücksichtigung der Lehre vom Verhältnis zwischen Verkehrswirtschaft, Staat und Finanzen, in: Festgabe für G. Schmoller: Die Entwicklung der Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, 2. Bd., Nr. XXXVIII, Leipzig 1912.

Gerloff, Wilhelm: Der Staatshaushalt und das Finanzsystem Deutschlands, in: Handbuch der Finanzwissenschaft, in Verbindung mit zahlreichen Fachmännern des In- und Auslandes hg. von Wilhelm Gerloff und Franz Meisel, 1. Aufl., 3. Bd., Tübingen 1929,S. 1 ff.

Giersberg, O.G.: Die Bedeutung der Wasserstraßen im östlichen Deutschland für den Transport landwirtschaftlicher Massengüter, in: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Untersuchungen über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse, 1. Bd., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 103, Leipzig 1903, S. 132 ff.

Gilbert, Ludwig Wilhelm: Handbuch für Reisende durch Deutschland, 3 Bde., Leipzig 1791-95.

von Gönner, Nikolaus Thaddäus: Von Staatsschulden, deren Tilgungsanstalten und vom Handel mit Staatspapieren, 1. Abt., München 1826.

Gothein, Eberhard: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 101, Leipzig 1903.

Grabo, Rudolf: Die ostpreußischen Straßen im 18. und 19. Jahrhundert, Diss. Königsberg 1910.

Grabower, Rudolf: Preußens Steuern vor und nach den Befreiungskriegen, Berlin 1932.

Griesmaier, J.: Die Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung von Baden und Württemberg im 19. und 20. Jahrhundert. Ein statist. Rückblick auf die Zeit des Bestehens der Länder Baden und Württemberg, in: Jahrbuch für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, Bd. 1 (1954-55), S. 121 ff.

Grote, Carl: Über ein Eisenbahnsystem in Deutschland, Göttingen 1834.

Gurlandt, A.R.L.: Wirtschaft und Gesellschaft im Übergang zum Zeitalter der Industrie, Propyläen-Weltgeschichte, Bd. 1, Berlin 1960, S. 280 ff.

Haas, R.: Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 63. Jg. (1940), S. 47 ff.

Haebler, Rolf Gustav: Ein Staat wird aufgebaut. Badische Geschichte 1789-1818, Baden-Baden 1948.

Hahn, Karl Eugen: Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden, Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege insbesondere der Eisenbahnen, Diss. Stuttgart 1930.

Hamerow, Theodor S.: Restauration, Revolution, Reaction. Economics and Politics in Germany 1815-1871, Princeton 1958.

Hammermann, Emil: Der Elb-Trave-Kanal, Diss. Kiel 1914.

Statistisches Handbuch des preußischen Staates, Berlin 1361.

Statistisches Handbuch für den preußischen Staat, Bd. 1, Berlin 1888.

Hansen, Josef: Die Rheinprovinz 1815-1915. 100 Jahre Preußische Herrschaft am Rhein, Bonn 1917.

Hansing, Johann: Die Eisenbahnen Badens, Diss. Stuttgart 1929.

Hartung, Fritz: Deutsche Verfassungsgeschichte vom 15. Jahrhundert bis zur Gegenwart, 8. Aufl., Stuttgart 1964.

Hartung, Gottfried: Die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im XIX. Jahrhundert und ihre Zukunft, Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns, hg. von G. Schanz, XVII, Leipzig 1902.

von Hassel, Georg: Lehrbuch der Statistik der europäischen Staaten, Weimar 1822.

- Statistischer Umriß der sämtlichen europäischen und der vornehmsten außereuropäischen Staaten, in ihrer Entwicklung, Größe, Volksmenge, Finanz- und Militärverfassung, tabellarisch dargestellt, 3 Hefte, Weimar 1823/24.

- (Hg.) Genealogisch - historisch - statistischer Almanach für das Jahr 1828, 5. Jg. (1828).

Hauchecorne: Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1850, in: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg. von Otto Hübner, 1. Jg., Leipzig 1852, S. 235 ff.

Hausherr, Hans: Ein südpreußischer Etat von 1800-01, Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 46. Bd. (1959), S. 512 ff.

- Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit, vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts, 3. Aufl., Köln und Graz 1960.

Hazzi, Josef: Statistische Aufschlüsse über das Herzogthum Baiern, 7 Bde., Nürnberg 1801-05.

von Heckel, Max und Lotz, Walter: Art. "Staatsschulden", in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., 7. Bd., Jena 1926, S. 811 ff.

Heffter, Heinrich: Die deutsche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1950.

Heinig, Kurt: Das Budget, 2. Bde., Tübingen 1951.

Held, Joseph und Brüschien, Heinrich: Rhein-Main-Donau. Die Geschichte einer Wasserstraße, Regensburg 1929.

Helmke, Hans-Ingolf: Der Verkehr im Raume zwischen Weser und Elbe im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen, Diss. Köln 1957.

Henderson, William Otto: England und die Industrialisierung Deutschlands, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 108 (1952), S. 264 ff.

- Britain and Industrial Europe 1750-1870, Liverpool 1954.

- The Genesis of the Industrial Revolution in France and Germany in the 18th century, in: Kyklos, 2 (1956), S. 190 ff.

- Christian Rother als Beamter, Finanzmann und Unternehmer im Dienste des preußischen Staates, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 11. Bd. (1956), S. 523 ff.

- The State and the Industrial Revolution in Prussia 1740-1870, Liverpool 1958.

- The Zollverein, 2 nd ed., Chicago 1960.

- The Industrial Revolution on the Continent 1800-1914, Liverpool 1961.

- Art."Deutscher Zollverein",in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 12. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1965, S. 468 ff.

Henning, Richard: Der Rhein-Main-Donau-Kanal und seine Geschichte, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1. Jg. (1949), S. 325 ff.

Herdegen, Christoph: Württembergs Staatshaushalt, Stuttgart 1848.

von Hermann, F.B.W. (Hg.): Beiträge zur Statistik des Königreiches Bayern, aus amtlichen Quellen herausgegeben, 7 Bde., München 1857.

de Hertzberg, Comte E.F.: Huit dissertations, Berlin 1788.

Heunisch, A.J.V.: Tabellarische Übersicht der Erwerbungen und Abtretungen des Großherzoglichen Hauses von 1746 bis auf die neueste Zeit, Carlsruhe 1824.

- Beschreibung des Großherzogtums Baden, Stuttgart 1836.

- und Bader, J.: Das Großherzogtum Baden, historisch geographisch, statistisch dargestellt, Heidelberg 1856.

Hildebrand, Bruno: Statistische Mitteilungen über die volkswirtschaftlichen Zustände Kurhessens, Berlin 1853.

Hintze, Otto: Das preußische Staatsministerium im 19. Jahrhundert, in: Geist und Epochen der preußischen Geschichte, Gesammelte Abhandlungen, Bd. 3, hg. von Fritz Hartung, Leipzig 1943.

Hintze, Otto: Staat und Verfassung. Gesammelte Abhandlungen zur allgemeinen Verfassungsgeschichte, hg. von Gerhard Oestreich mit einer Einleitung von Fritz Hartung, 2. erw. Aufl., Göttingen 1962.

Hirschmann, Albert O.: The Strategy of Economic Development, 2. Aufl., New Haven, Conn. 1959.

Höck, A.J.D.A.: Statistische Übersicht der deutschen Staaten, Basel 1800.

- Handbuch der Statistik der deutschen Bundesstaaten, Leipzig 1821.

- Materialien zu einer Finanzstatistik der deutschen Bundesstaaten, Schmalkalden 1823.

Gothaer Hofkalender, Jg. 1825-1828, Jg. 1850-55, Gotha 1825-28 und 1850-55.

Hoffmann, J.G.: Beiträge zur Statistik des preußischen Staates, vom Statist. Bureau in Berlin bearbeitet und herausgegeben, Berlin 1821.

- Lehre von den Steuern, Berlin 1840.

Hoffmann, Ludwig: Geschichte der direkten Steuern in Bayern vom Ende des 13. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Staats- und sozialwiss. Forschungen, Bd. 4, hg. von G. Schmoller, Leipzig 1883.

Hoffmann, Walther G.: Stadien und Typen der Industrialisierung, Jena 1931.

- Art. "Industrialisierung", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 5, Stuttgart, Tübingen Göttingen 1956, S. 224 ff.

- und Müller, Josef-Heinz: Das deutsche Volkseinkommen, 1851-1957, Tübingen 1959.

- unter Mitarbeit von Franz Grumbach und Helmut Hesse: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin, Heidelberg, New York 1965.

Hogrewe, Johann Ludwig: Praktische Anweisung zur Baukunst schiffbarer Kanäle, wie man solche zu entwerfen, mit allen dabei vorkommenden Werken einzurichten, zu erbauen und die Anschläge zu verfertigen sind, Hannover 1805.

Horstmann und Beuth, Peter Christian: Über die Fortschritte des Chausseebaus im preußischen Staat während der Jahre 1816-1829 einschließlich, in: Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen, 9. Jg. (1830), S. 242 ff.

Huber, Ernst Rudolf: Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789, 3 Bde., Stuttgart 1957-62.

Hümmert, Ludwig: Die finanziellen Beziehungen jüdischer Bankiers und Heereslieferanten zum bayerischen Staat in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, München 1927.

Jahr, Ernst R.: Die Entwicklung des Verkehrswesens in Thüringen im 19. Jahrhundert, Diss. Leipzig 1903.

Jahrbuch für die amtliche Statistik des preußischen Staates, hg. vom Königlich Preuß. Statist. Bureau, 1. Jg., Berlin 1863.

Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg. von Otto Hübner, 1.-7. Jg., Leipzig 1852 ff.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum 100jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen, hg. vom Reichsverkehrsministerium, 2. Aufl., Leipzig 1939.

Statistische Jahresberichte der centralen Kommission für die Rheinschiffahrt, o.O. 1835 ff.

Kahn, Julius: Geschichte des Zinsfußes in Deutschland seit 1815 und die Ursachen seiner Veränderung, Stuttgart 1884.

von Kaufmann, Richard: Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, 2 Bde., Stuttgart 1896.

Kech, Edwin: Die Gründung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Diss. Basel, Karlsruhe 1904.

- Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Sammlung Göschen Nr. 533, Leipzig 1911.

Keller, H. (Hg.): Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, Berlin 1896.

- Memel- Pregel- und Weichselstrom, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung. Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 28.2.1892 im Auftrage des Preuß. Wasserausschusses herausgegeben, 4 Bde., nebst Tabellenband und Atlas, Berlin 1899.

- Weser und Ems, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, 4 Bde., Berlin 1901.

Keller, Theodor: Art. "Fondswirtschaft", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 3. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961, S. 199 ff.

Kistler, Franz: Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in Baden, 1849-1870, Diss. Freiburg 1954.

Kittel, Theodor: Eisenbahnen und Staat in Deutschland, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 59. Jg. (1936), S. 709 ff.

Klatt, Sigurd: Zur Theorie der Industrialisierung, Köln 1959.

Klein, Ernst: Von der Reform zur Restauration. Finanzpolitik und Reformgesetzgebung des preußischen Staatskanzlers Karl August von Hardenberg, Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin beim Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin, Bd. 16, Berlin 1965.

Kliche, Walther: Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert, Diss. Göttingen 1904.

König, Anton Balthasar: Versuch einer historischen Schilderung der Hauptveränderungen der Religion, Sitten, Gewohnheiten, Künste, Wissenschaften der Residenzstadt Berlin seit den ältesten Zeiten bis 1786, 5 Bde., Berlin 1782-98.

Kolb, Georg Friedrich: Handbuch der vergleichenden Statistik der Völkerzustands- und Staatenkunde, Zürich 1857.

Koser, Reinhold: Der preußische Staatsschatz von 1704-1756, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 4, Leipzig 1891, S. 512 ff.

- Die preußischen Finanzen im siebenjährigen Kriege, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 13, Leipzig 1900, S. 153 ff und 329 ff.

- Die preußischen Finanzen von 1763-1786, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 16, Leipzig 1903, S. 445 ff.

- König Friedrich der Große, 2 Bde, 1. Bd. Stuttgart 1892, 2. Bd. Stuttgart und Berlin 1903.

von Kostanecki, Aron: Der öffentliche Kredit im Mittelalter. Nach Urkunden der Herzogtümer Braunschweig und Lüneburg, Staats- und sozialwiss. Forschungen, hg. von G. Schmoller, Bd. 9, H. 1, Leipzig 1889.

von Krenner, Franz: Baierns Finanzzustand in den Jahren 1777, 1792, 1798, 1799, 1800, München 1803.

Kriele, Martin: Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819-1821, Abhandlungen aus dem Staatswiss. Seminar zu Straßburg i.E., hg. von G.F. Knapp, H. 13, Straßburg 1894.

Krüger, Horst: Zur Geschichte der Manufakturen und Manufakturarbeiter in Preußen, Berlin 1958.

Krünitz, Johann Georg: Art. "Landstraße und Chaussee", in: Ökonomisch-technologische Encyklopädie, oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft und der Kunstgeschichte in alphabetischer Ordnung, 62. Teil, Berlin 1794, S. 318 ff. 63. Teil, Berlin 1794, S. 3 ff.

Krug, Leopold: Betrachtungen über den National-Reichthum des preußischen Staates, 2 Bde., Berlin 1805.

- Abriß der preußischen Statistik, 2. Aufl., Berlin 1805.

- Geschichte der preußischen Staatsschulden, hg. von C.J. Bergius, Breslau 1861.

Kühn, Ernst: Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1881-83, XII. Ergänzungsheft zur Zeitschrift des Königlich Preuß. Statist. Bureaus, 2 Teile, Berlin 1883.

Küster, Johann Emmanuel: Umriß der preußischen Monarchie nach statistischen, staats- und völkerrechtlichen Beziehungen, H. 1, Berlin 1800.

Kulischer, Josef: Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, 2 Bde., 2. Aufl., München 1958.

Kuntzenmüller, Albert: Die badischen Eisenbahnen, 2. Aufl., Karlsruhe 1953.

Kurs, Voctor: Tabellarische Nachrichten über die flößbaren und schiffbaren Wasserstraßen des Deutschen Reiches, Berlin 1894.

- Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnutzung, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 3. F., 10. Bd. (1895), S. 646 ff.

Kurt, Alfred: Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main, Diss. Frankfurt a.M. 1956.

Kybitz: Der Staatshaushalt des Herzogtums Braunschweig in den Jahren 1838-1886, in: Finanzarchiv, 5. Jg. (1888), S. 187 ff.

Landes, D.: Industrialization and Economic Development in 19th Century Germany, in: Congrès et Collègues, I, Première Conférence Internationale d' Histoire Economique Stockholm 1960, Paris 1960, S. 83 ff.

Landmann, Julius: Zur Entwicklungsgeschichte der Formen und der Organisation des öffentlichen Kredits, in: Finanzarchiv, 29. Jg. (1912), S. 1 ff.

- Geschichte des öffentlichen Kredits, in: Handbuch der Finanzwissenschaften, 3. Bd., 2. Aufl., Tübingen 1958, S. 1 ff.

Lehzen, Wilhelm: Hannovers Staatshaushalt, 2 Teile, Hannover 1853/56.

Lepp, Ernst: Das badische Straßenwesen. Abriß der Größen- und Verkehrsentwicklung, Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns, hg. von Georg Schanz, LXXI, Leipzig 1926.

van der Leyen, Alfred: Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen, in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, 7. Jg. (1883), S. 461 ff.

Likawetz-Oberhauser, Anton: Die europäischen Staatsschulden, Wien 1850.

Linde, Hans: Das Königreich Hannover an der Schwelle des Industriezeitalters, in: Neues Archiv für Niedersachsen, H. 24, Hannover 1951, S. 413 ff.

Linhardt, Hans: Drei historische Prinzipien der Finanzierung, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 112. Bd. (1956), S. 487 ff.

Lins, Wilhelm: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer geschichtlichen Entwicklung und gegenwärtigen Lage dargestellt, Abhandlungen des Staatswiss. Seminars zu Jena, VIII, Jena 1910.

List, Friedrich: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833.

- Das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung behandelt, Altona und Leipzig 1838.

- Art. "Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampftransport", in: Das Staats-Lexikon, hg. von C. von Rotteck und C. Welcker, 2. Aufl., 4. Bd., Altona 1846, S. 228 ff.

Löbe, E.: Die oberste Finanzkontrolle des Königreichs Sachsen in ihrer organischen Entwicklung von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart, in: Finanzarchiv, 2. Bd. (1889), S. 589 ff.

Löffler, Kaspar: Geschichte des Verkehrs in Baden, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung von der Römerzeit bis 1872, Heidelberg 1910.

Lotz, E.: Handbuch der Staatswirtschaftlehre, 3 Bde., Erlangen 1822.

Lotz, Walther: Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, 4. verb. Aufl., Leipzig 1920.

von Lüder, Christian Friedrich: Vorschlag wie Deutschland mit Chaussées durchkreuzt werden könnte, Frankfurt a.M. 1779.

- Vollständiger Inbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichsten Weeg-Gesetze, Frankfurt a.M. 1779.

Lütge, Friedrich: Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 2. Aufl., Berlin, Göttingen, Heidelberg 1960.

- Art. "Finanzgeschichte", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 3. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961, S. 586 ff.

Lutz, Karola: Die geschichtliche Entwicklung der europäischen Hochfinanz vom Mittelalter bis zum beginnenden 19. Jahrhundert, Diss. München 1934.

Maier, Franz: Geschichtliche Darstellung des Staatsschuldenwesens des Königreichs Bayern, Erlangen 1839.

von Malchus, Carl August: Statistik und Staatenkunde, Stuttgart und Tübingen 1826.

- Handbuch der Finanzwissenschaft und Finanzverwaltung, 1. Theil, Stuttgart 1830.

Mamroth, Karl: Geschichte der preußischen Staatsbesteuerung 1806-1816, Leipzig 1890.

Maresch: Über den Zuwachs an Staatschausseen in den 15 Jahren von Anfang 1830 bis dahin 1845, sowie über die sonstige Chausseen des preußischen Staates, welche mit Wegegeld belegt sind, in: Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen, 25. Jg., Berlin 1846, S. 190 ff.

Marggraff, Hugo: Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. Gedenkschrift zum 50. Jahrestage der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 1. Oktober 1844, München 1894.

Markmann, Fritz: (Hg.): Die deutschen Wasserstraßen, Heidelberg, Berlin, Magdeburg 1938.

Matschoss, Conrad: Preußens Gewerbeförderung 1821-1921, Berlin 1921.

Mauer, Hermann: Die private Kapitalanlage in Preußen während des 18. Jahrhunderts, aus dem Nachlaß des Verfassers herausgegeben von Eduard Wegener, Mannheim 1921.

Meuvillon, Jakob: Von der preußischen Monarchie unter Friedrich dem Großen, unter der Leitung des Grafen Mirabeau abgefaßt und in einer sehr verbesserten deutschen Übersetzung herausgegeben, 3 Bde., Leipzig und Braunschweig 1793/94.

von Mayer, Arthur: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, 2 Bde., Berlin 1891.

Mayer, Theodor: Die Verwaltungsorganisation Maximilian I. Ihr Ursprung und ihre Bedeutung, Forschungen zur inneren Geschichte Österreichs, H. 14, Innsbruck 1920.

- Geschichte der Finanzwissenschaft vom Mittelalter bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, in: Handbuch der Finanzwissenschaft, 2. Aufl., 1. Bd., Tübingen 1952, S. 242 ff.

Michaelis, Julius: Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1854.

Mieck, Ilja: Preußische Gewerbepolitik in Berlin 1806-1844. Staatshilfe und Privatinitiative zwischen Merkantilismus und Liberalismus, Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 30, Publikationen zur Geschichte der Industrialisierung, Bd. 1, Berlin 1965.

von Mohl, Robert: Erörterungen über die württembergische Staatsschuld, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 3. Bd., 4. H., Tübingen 1846, S. 619 ff.

Moser, A.: Die Kapitalanlage in Wertpapieren der Staaten und grossen Actiengesellschaften des In- und Auslandes, Sammlung des historischen, statist. und gesetzlichen Materials zur Beurteilung der Sicherheit, sowie der sonstigen faktischen und rechtlichen Verhältnisse der namentlich auf deutschen Börsen umlaufenden Staatspapiere, Actien, Prioritätsobligationen etc. mit einer kurzen Einleitung über den Verkehr mit Wertpapieren überhaupt, Stuttgart 1862.

Most, Otto: Art. "Binnenwasserstraßen", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 2. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1959, S. 303 ff.

von Mühlenfels, Albert: Geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens, Berlin 1911.

Müller, E. und Schneider, C.F.: Jahresbericht des statistischen Amtes des königlichen Polizeipräsidiums zu Berlin für das Jahr 1852, in: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg. von Otto Hübner, 2. Jg., Leipzig 1853, S. 14 ff.

Müller, Johann: Das Steuer- und Finanzwesen des Heiligen Römischen Reiches im 16. Jahrhundert, in: Neue Jahrbücher für das klassische Altertum, Geschichte und deutsche Literatur und für Pädagogik, 9. Bd., (1902), S. 664 ff.

Müller, Karl: Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens, Heidelberg 1904.

Mulhall, M.G.: Dictionary of Statistics, London 1892.

Napp-Zinn, Anton Felix: Art. "Eisenbahnen", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 3. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961, S. 109 ff.

Naudé, Albert: Der preußische Staatsschatz unter König Friedrich Wilhelm II. und seine Erschöpfung, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 5, Leipzig 1892, S. 118 ff.

Nebenius, Friedrich: Der öffentliche Credit, 2. Aufl., Karlsruhe und Baden 1829.

Nelkenbrecher, J.C.: Allgemeines Taschenbuch für Münz-, Maß- und Gewichtskunde, der Wechsel-, Geld- und Fondscourse usw. für Banquiers und Kaufleute, hg. von F.G. Feller und mit neuen Münztabellen von H.C. Kandelhardt, 17. Aufl., Berlin 1848.

Noback, Christian und Friedrich: Münz-, Maß- und Gewichtsbuch. Das Geld-, Maß- und Wechselwesen, die Kurse, Staatspapiere, Banken, Handelsanstalten und Usanzen aller Staaten und wichtigeren Orte, Leipzig 1858.

Nuglisch, Adolf: Das Finanzwesen des Deutschen Reiches unter Kaiser Karl IV., Diss. Straßburg 1899.

Die Oder und ihr Ausbau. Festschrift der Oderstromverwaltung, Breslau 1901.

Orth, Peter: Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet und die Eisenbahnpolitik 1830-1866, Diss. Frankfurt a.M. 1938.

Overmann: Die hannoverschen Staatseisenbahnen (1834-1866). Ein Beitrag zur Staatsbahngeschichte Nordwestdeutschlands, in: Archiv für Eisenbahnwesen (1937), S. 303 ff.

- Die Eisenbahn in Schleswig-Holstein bis zur Verstaatlichung, in: Archiv für Eisenbahnwesen (1938), S. 49 ff.

Paeper, Hans Joachim: Die Entwicklung und Struktur des Verkehrswesens in Mecklenburg-Schwerin, Diss. Rostock 1935.

Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763-1831, Diss. Leipzig 1916.

Paul, Helmut: Die preußische Eisenbahnpolitik von 1835-1838, Diss. Rostock 1938, abgedruckt in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, 50. Bd. (1938), S. 250 ff.

Peacock, A.T. and Wiseman, J.: The Growth of Public Expenditure in the United Kingdom, National Bureau of Economic Research, Nr. 72, General Series, New York 1961.

von Pechmann, Heinrich: Anleitung zum Bau und zur Erhaltung der Haupt- und Vicinalstraßen, München 1822.

- Entwurf für den Kanal zur Verbindung des Mains mit der Donau, München 1832.

- Über den früheren und den gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßenbaues in Baiern, München 1832.

- Der Ludwigs-Kanal, eine kurze Beschreibung dieses Kanals und die Ausführung desselben, München 1846.

Pfaff, Karl: Beiträge zur Geschichte des Straßenwesens, des Post- und Botenwesens in Württemberg, in: Württembergische Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie, hg. von dem Königlich Statist. Topograph. Bureau, Jg. 1859, 2. H., S. 89 ff.

- Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts, in: Württembergische Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie, hg. von dem Königlich Statist. Topograph. Bureau, Jg. 1859, 2. H., S. 129 ff.

von Philippovich, Eugen: Der badische Staatshaushalt in den Jahren 1868-1889, Freiburg i.Br. 1889.

Pons, E.P.: Ist es vorteilhaft, sein Geld in Actien anzulegen, Berlin 1836.

Quentell: Provinzialstraßenwesen, in: Die Rheinische Provinzialverwaltung, ihre Entwicklung und ihr heutiger Stand, hg. zur Jahrtausendfeier der Rheinprovinz von Landeshauptmann Horion in Verbindung mit den obersten Beamten der Provinzialverwaltung, Düsseldorf 1925, S. 83 ff.

Rachel, Hugo: Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen, in: Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte, Bd. 41 (1927), S. 221 ff.

Randermann, Walter: Die bremischen Staatsanleihen im 19. Jahrhundert, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 3, Bremen 1936.

Rau, Karl Heinrich: Grundsätze der Volkswirtschaftslehre, 3. Aufl., Heidelberg 1837.

- Grundsätze der Finanzwissenschaft, 2. Abt., in: Lehrbuch der politischen Ökonomie, 5. Aufl., 3. Bd., Leipzig und Heidelberg 1865.

von Reden, Friedrich Wilhelm: Das Königreich Hannover statistisch beschrieben, zunächst in Beziehung auf Landwirtschaft, Gewerbe und Handel, in zwei Abteilungen: Bodenbeschaffenheit, Vegetation, Landwirtschaft, Gewerbthätigkeit. - Verhältnisse des Verkehrs im Königreich Hannover und den Nachbarstaaten; Wissenschaft und Kunst, Hannover 1839.

- Die Eisenbahnen Deutschlands, 5 Lieferungen, 5 Supplementbände und ein Registerband, Leipzig, Posen und Bromberg 1843-47.

- Vergleichende Kulturstatistik der Gebiets- und Bevölkerungsverhältnisse der Großstaaten Europas, Berlin 1848.

- Allgemeine vergleichende Finanzstatistik, Vergleichende Darstellung des Haushalts, des Abgabewesens und der Schulden Deutschlands und des übrigen Europas, 1. Bd., 1. und 2. Abteilung, Darmstadt 1851/52, 2. Bd., 1. und 2. Abt., Darmstadt 1854/56.

- Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königstaats Preußen in vergleichender Darstellung, 3 Abteilungen, Darmstadt 1853.

- Deutschland und das übrige Europa. Handbuch der Bodens-, Bevölkerungs-, Erwerbs- und Verkehrsstatistik; des Staatshaushalts und der Streitmacht. In vergleichender Darstellung, 2 Abteilungen, Wiesbaden 1854.

Regenauer, Franz Anton: Der Staatshaushalt des Großherzogthums Baden, Karlsruhe 1863.

Reinhold, D. und Oltmanns, J.: Der deutsche Handelskanal oder die schiffbare Verbindung der deutschen Meere, Flüsse und Handelsstaaten nach älteren und neueren Vorschlägen, Leer 1817.

Der Rhein. Denkschrift der Großherzoglichen Badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Karlsruhe 1855.

Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse, von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich, hg. von dem Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden, Berlin 1889.

Richter, Eugen: Das preußische Staatsschuldenwesen und die preußischen Staatspapiere, Breslau 1829.

Riecke, K.V.: Die württembergische Staatsschuld, in: Finanzarchiv, 2. Jg. (1885), S. 808 ff.

Riedel, Adolph, Friedrich: Der brandenburgisch-preußische Staatshaushalt in den beiden letzten Jahrhunderten, Berlin 1866.

Riese, F.C.R.: Die Entwicklung der Oderschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Dualismus zwischen Oder- und Elbekurs, Diss. Erlangen, Borna-Leipzig 1914.

Risch, Otto Theodor: Das Königlich Preußische Seehandlungs-Institut und dessen Eingriffe in die industriellen Unternehmungen, Berlin 1844.

Ritter, Ulrich Peter: Die Rolle des Staates in den Frühstadien der Industrialisierung. Die preußische Industrieförderung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Volkswirtschaftliche Studien, H. 60, Berlin 1960.

von Rönne, Ludwig: Das Staatsrecht der preußischen Monarchie, 2. Bd., Verwaltungsrecht, Leipzig 1863.

Rössler, H.: Statistik der Kunststraßen im Großherzogtum Hessen, in: Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen, hg. von der Großherzoglichen Centralstelle für die Landesstatistik, 12. Bd., Darmstadt 1871, S. 1 ff.

Rostow, Walt Whitman: The Process of Economic Growth, 2nd ed., Oxford 1960.

- The Stages of Economic Growth, Cambridge 1960.

von Rother, Christian: Über die Verwaltung des Cassenwesens bei den höheren Behörden, Berlin 1820.

- Die Verhältnisse des Königlichen Seehandlung-Instituts und dessen Geschäftsführung und industrielle Unternehmungen (nebst Bericht an den König vom 30.11.1844, Nachtrag 1845), Nachtragsbericht vom Juni 1847, Berlin 1845/47.

Rudhard, Ignaz: Über den Zustand des Königreichs Bayern nach amtlichen Quellen, 3 Bde, München 1825/27.

Rumpf, Johannes David Friedrich: Die preußische Monarchie in Hinsicht ihrer Bewohner und ihres Nationalreichtums, Berlin 1825.

Sälter, Fritz: Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaues in der Provinz Westfalen unter ihrem ersten Oberpräsidenten Ludwig Freiherrn von Vincke 1815-1844, Diss. Marburg, Witten/Ruhr 1917.

Sartorius von Waltershausen, August: Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815-1914, 2. Aufl., Jena 1923.

Sattler, C.: Das Schuldenwesen des preußischen Staates und des Deutschen Reiches, Stuttgart 1893.

Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., 3 Bde, Berlin 1918/22.

Say, Jean Baptiste: Vollständiges Handbuch der praktischen National-Oekonomie, aus dem Französischen übersetzt von T.v.Th., 5. Bd., Stuttgart 1829.

Say, Léon: Die Entstehung des öffentlichen Kredits, in: Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte, 21. Jg. (1884), S. 1 ff.

Schäfer, Otto: Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik in der Zeit der nationalen Zusammenfassung der deutschen Volkswirtschaft 1833-1890, Diss. Frankfurt a.M. 1923; fast unverändert abgedruckt, in: Archiv für Eisenbahnwesen (1935), S. 1335 ff.

Schanz, Georg: Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Studien über die bayerischen Wasserstraßen, 2, Bamberg 1894.

- Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung, Studien über die bayerischen Wasserstraßen, 3, Bamberg 1894.

- Öffentliche Schuldenwesen, in: Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrhundert. Gustav Schmoller zur 70. Wiederkehr seines Geburtstages, 2. Teil, Nr. XXXX, Leipzig 1908.

Schellenberg, Arnold: Die Entwicklung des Landstraßenwesens im Gebiet des jetzigen Regierungsbezirkes Merseburg, Diss. Halle a.d.S. 1929.

Schirges, Georg: Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntnis der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschiffahrts-Acte vom 31. März 1831 samt all ihren Supplementar-Artikeln, Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen und Instructionen, Mainz 1857.

Schmeidler, W.F. Carl: Geschichte des Eisenbahnwesens, Leipzig 1871.

Schmelzle, Hans: Der Staatshaushalt des Herzogtums Bayern im 18. Jahrhundert, in: Münchner Volkswirtschaftliche Studien, 41. Stück, Stuttgart 1900.

Schmidt, Johann Wilhelm und Wund, Peter: Geographisch-statistische Beschreibung vom Kurfürstenthum Baden, o.O. 1804.

Schmoller, Gustav: Die Epochen der preußischen Finanzpolitik bis zur Gründung des Deutschen Reiches, in: Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte des preußischen Staates im 17. und 18. Jahrhundert, Leipzig 1898, S. 104 ff.

- Historische Betrachtungen über Staatenbildung und Finanzentwicklung, in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, hg. von G. Schmoller, 33. Bd. (1909), S. 1 ff.

Schnabel, Franz: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, 2. Aufl., 3. Bd., Freiburg 1950.

Schnee, Heinrich: Die Hoffinanz und der moderne Staat, 5 Bde., Berlin 1953-65.

Schneider, E.: Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens, Leipzig 1871.

Schneider, Franz: Geschichte der formellen Staatswirtschaft von Brandenburg-Preußen, Berlin 1952.

Schön, Johann: Die Grundsätze der Finanzwissenschaft, Breslau 1832.

Schreiber, Karl: Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834-1874, Berlin 1874.

von Schröter, Otto: Das Recht der Haushaltsführung und Haushaltskontrolle in Preußen im 18. Jahrhundert, Abhandlungen des Instituts für Politik, ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht an der Universität Leipzig, N.F. 2, Leipzig 1938.

Schrötter, G.: Ein Donau-Main-Kanalprojekt vom Jahre 1656, Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis, Augustheft 1913, Beilage 74.

Schubert, Friedrich Wilhelm: Handbuch der allgemeinen Staatskunde von Europa, 2. Abt.: Deutsche Staaten 2. Teil: Der preußische Staat, 2. Bd., 1. Hälfte oder des ganzen Werkes 7. Bd., 1. Hälfte, Königsberg 1848.

Schüler, Manfred: Carl Dietzel und die Theorie des Staatskredits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Diss. Köln 1962.

Schulze, Werner: Die Eisenbahnen in Sachsen. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf geographischer Grundlage und seine wirtschaftliche Bedeutung, Diss. Leipzig 1932.

Schwabe, H.: Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahre des preußischen Eisenbahnwesens, Berlin 1895.

Schwalm, Carl: Die Grundsätze der Steuerpolitik im Wechsel der staats- und wirtschaftspolitischen Anschauungen vom Zeitalter des Kameralismus bis zur Gegenwart, Diss. Frankfurt 1936.

Schwarz, Otto und Strutz, Georg: Der Staatshaushalt und die Finanzen Preußens, 3 Teile, 10 Bde., Berlin 1900-1904.

Schwerin von Krosigk, Lutz Graf von: Die große Zeit des Feuers. Der Weg der deutschen Industrie, 3 Bde., Tübingen 1957/59.

Segner, Franz: Die bayerische Staatsschuld, insbesondere seit Errichtung der Staatsschuldentilgungsanstalt, in: Finanzarchiv, 20. Jg. (1903), S. 222 ff.

Seibt, Gustav: Die Wartheschiffahrt, in: Die Schiffahrt der deutschen Ströme. Untersuchungen über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse, 1. Bd., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 103, Leipzig 1903, S. 249 ff.

Seiffert, Karl: Zur Geschichte des Schuldenwesens europäischer Staaten, in: Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, 39. Jg. (1906), S. 792 ff.

von Seydel, Max: Bayerisches Staatsrecht, 2. Aufl., 3 Bde., Freiburg i.Br., 1895/96.

Siebert, Albert: Über Entstehung und Entwicklung des öffentlichen Credits im Großherzogthum Baden, Gekrönte Preisschriften, XLV, hg. von der Fürstlich Jablonowskischen Gesellschaft zu Leipzig, Leipzig 1919, gekürzte Fassung dieser Schrift in: Finanzarchiv, 35. Jg. (1918), S. 165 ff.

Singer, Egon: Die Entstehung der hamburgischen Staatsanleihen 1801-1857, Diss. Tübingen, Hamburg 1916.

Smith, Adam: Eine Untersuchung über Natur und Ursachen des Volkswohlstandes, übersetzt von E. Grünfeld und eingeleitet von Heinrich Waentig, 3 Bde., Sammlung sozialwissenschaftlicher Meister, Bd. 11 und 12, Jena 1923.

Sombart, Werner: Der moderne Kapitalismus, 2. Aufl., 3 Bde., München 1916-28.

- Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts, 6. Aufl., Berlin 1923.

Sommer, Gerhard: Blick in die deutsche Eisenbahngeschichte: Die ersten 15 Jahre 1835-1850, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens (1950), S. 187 ff.

Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes, in: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde, N.F., 12, Leipzig 1953, S. 131 ff.

Spiess, Karl: Die Entwicklung des Straßenwesens in Mittelfranken, Diss. Würzburg 1925.

Neueste Staatskunde von Deutschland, 1. Abt., 2. Stück , Frankfurt und Leipzig 1784.

Stadelmann, Rudolf: Preußens Könige und ihre Tätigkeit für die Landeskultur, 2 Teile, Leipzig 1882.

Statistik des Deutschen Reiches, N.F., Bd. 39, 3 Teile, Berlin 1891, 1902, 1905.

von Stein, Lorenz: Lehrbuch der Finanzwissenschaft, Leipzig 1860.

Stempel, W.: Die Zinsherabsetzung der preußischen Staatsschulden im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der angewandten Technik, in: Finanzarchiv, 13. Jg. (1896), S. 176 ff.

Stimming, Manfred: Das deutsche Königsgut im 11. und 12. Jahrhundert, Bd. 1: Die Salierzeit, Historische Studien, H. 149., Berlin 1922.

Stokar von Neuform, Karl: Die Staatsschulden des Königreichs Bayern, Bamberg 1858.

Stolz, J.H.: Entwurf eines Systems schiffbarer Kanäle im Königreich Baiern und besonders eines Diagonalkanals von Traunstein bis Bamberg, München 1828, 2. Ausg. unter dem Titel: Ein System schiffbarer Kanäle im Königreich Baiern und die Verbindung der Donau mit dem Maine, München 1829.

Straube, Hans Joachim: Die Gewerbeförderung Preußens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit besonderer Berücksichtigung der Regierungsmaßnahmen zur Förderung der Industrie durch Erziehung und Fortbildung, Diss. T.H. Berlin 1933.

Stumpf, Berthold: Die Entstehung des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Ein Beitrag zur preußischen Eisenbahngeschichte, in: Die Reichsbahn, Jahrgang 1938, Nr. 44/45, S. 1056 ff.

Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845, Stuttgart 1895.

Sympher, L.: Die Abgaben auf einzelnen Wasserstraßen in den Jahren 1875 bis 1885, Berlin 1891.

- Art. "Kanäle", in: Handwörterbuch der Staatswissenschaft, 3. Aufl., 5. Bd., Jena 1910, S. 753 ff.

Statistische Tabellen des Preußischen Staates nach den amtlichen Aufnahmen, Berlin 1843 ff.

Terhalle, Fritz: Geschichte der deutschen öffentlichen Finanzwirtschaft vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zum Schluß des 2. Weltkrieges, in: Handbuch der Finanzwissenschaft, 2. Aufl., 1. Bd., Tübingen 1952, S. 274 ff.

Teubert, Oskar: Die Binnenschiffahrt, 2. Aufl., neu bearbeitet von Wilhelm Teubert, Leipzig 1932.

Thimme, Paul: Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825-1835. Beiheft 21 zur Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschicht , hg. von H. Aubin, Stuttgart 1931.

Tietze, Walter: Die Oderschiffahrt, Studien zu ihrer Geschichte und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, Diss. Breslau 1906.

von Treitschke, Heinrich: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, 2. Bd., Leipzig 1883.

Treue, Wilhelm: Wirtschaftszustände und Wirtschaftspolitik in Preußen 1815-1825, Beiheft 31 zur Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1937.

- Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Im Zeitalter der industriellen Revolution 1700-1960, Stuttgart 1962.

Troe, Heinrich: Münze, Zoll und Markt und ihre finanzielle Bedeutung für das Reich vom Ausgang der Staufer bis zum Regierungsantritt Karl IV., Diss. Göttingen, Grone 1937, wieder abgedruckt in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 32, Stuttgart 1937.

Türmer, Günter: Die Entwicklung von Kapital und Einkommen im gesamtwirtschaftlichen Wachstumsprozess, Diss. Münster 1954.

Tulla, Gottfried: Die Rectification des Rheins von seinem Austritt aus der Schweiz bis zu seinem Eintritt in das Großherzogthum Hessen, Carlsruhe 1825.

Ubbelohde, J.G.L.W.: Über die Finanzen des Königreichs Hannover und über deren Verwaltung, Hannover 1834.

Statistische Übersicht des preußischen Heerwesens in verschiedenen Zeiträumen, in: Mitteilungen des Preußischen Statistischen Bureaus, 1. Jg., Berlin 1848, S. 52 ff.

Übersicht der Veränderungen des Flächeninhalts und der Volkszahl der Landgrafschaft Hessen - Darmstadt und des Großherzogtums Hessen, in: Beiträge zur Statistik des Großherzogtums Hessen, 11. Bd., Darmstadt 1870, S. 75 ff.

Umpfenbach, Karl: Lehrbuch der Finanzwissenschaft, 2 Teile, Erlangen 1859/60.

Vaupel, Rudolf: Die Reorganisation des preußischen Staates unter Stein und Hardenberg, 2. Teil: Das preußische Heer vom Tilsiter Frieden bis zur Befreiung 1807-1814, Bd. 1., Leipzig 1938.

Veverka, J.: The Growth of Government Expenditure in the United Kingdom since 1790, in: Scottish Journal of Political Economy, 10 (1963), S. 111 ff.

von Viebahn, Georg (Hg.): Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands, 3 Bde., Berlin 1858, 1864, 1868.

Viereck, Heinrich: Die deutschen Eisenbahnen 1834-1850, in: Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, hg. von Otto Hübner, 4. Jg. Leipzig 1855, S. 205 ff.

Vocke, W.: Statistik des bayerischen Staatshaushalts, in: Zeitschrift des Königlich Bayerischen Statist. Bureaus, 2. Jg. (1870), S. 83 ff und 4 Jg. (1872), S. 73 ff und S. 148 ff.

Voigt, Fritz: Verkehr und Industrialisierung, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 109 (1953), S. 193 ff.

- Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1959.

- Verkehr, 2. Bd., 1. Hälfte, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965.

Voye, Ernst: Über die Höhe der verschiedenen Zinsarten und ihre wechselseitige Abhängigkeit. Die Entwicklung des Zinsfußes in Preußen von 1807-1900, Abhandlungen des Staatswiss. Seminars zu Halle a.d.S., 35. Bd., Jena 1912.

Wagner, Adolph: Die Ordnung des österreichischen Staatshaushalts mit besonderer Rücksicht auf den Ausgabe-Etat und die Staatsschuld, Wien 1863.

- Art. "Staatsschulden", in: Deutsches Staatswörterbuch, hg. von J.C. Bluntschli und K. Brater, 10. Bd., Stuttgart und Leipzig 1867, S. 1 ff.

- Lehrbuch der politischen Ökonomie, 5. Bd., 2. wesentlich umgestaltete und vermehrte Ausgabe des 1. Teils der Neubearbeitung, Heidelberg 1877.

- Die deutsche Besteuerung in 19. Jahrhundert, 2 Halbbände, in: Lehr- und Handbuch der politischen Ökonomie, hg. von A. Wagner, 4. Hauptabteilung: Finanzwissenschaft, 3. und 4. Teil, Leipzig 1899/1901.

Wagner, Friedrich: Die Entwicklung des Straßenwesens in Mecklenburg-Schwerin in verkehrswirtschaftlicher Betrachtung, Diss. Rostock 1922.

Wallich, Paul: Beiträge zur Geschichte des Zinsfußes von 1800 bis zur Gegenwart, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 3. F., Bd. 42 (1911), S. 289 ff.

Walther, Ph.A.F.: Das Großherzogtum Hessen, nach Geschichte, Land, Volk, Staat und Örtlichkeit beschrieben, Darmstadt 1854.

Warschauer, Otto: Zur Geschichte und Entwicklung der Staatsanleihen in Preußen, in: Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte, 21. Jg. (1884), S. 62 ff.

Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Königreich Bayern, hg. von der Königlich Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, München 1888.

Die Wasserstraßen in Preußen und einigen angrenzenden Staaten, bearbeitet im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, 2. Aufl., Leipzig 1877.

Weber, Friedrich Benedict: Handbuch der staatswirtschaftlichen Statistik und Verwaltungskunde der preußischen Monarchie, Breslau 1840.

- Handbuch der staatswirtschaftlichen Statistik der preußischen Monarchie, Breslau 1848.

von Weech, Friedrich: Geschichte der badischen Verfassung. Nach amtlichen Quellen, Karlsruhe 1868.

- Badische Geschichte, Karlsruhe 1890.

Weissleder, Goetz: Donauraum und Rhein-Main-Donau-Kanal, eine verkehrspolitische, geschichtliche und geopolitische Studie, Verkehrswissenschaftliche und volkswirtschaftliche Arbeiten, 3, Jena 1944.

Wesermann, H.M.: Handbuch für den Straßen- und Brückenbau, 2. vermehrte Ausgabe des Taschenbuchs für die Straßen- und Bergbaubeamten, Düsseldorf 1830.

Wessel, Leonore: Geschichte der kurhessischen Eisenbahnpolitik, in: Archiv für Eisenbahnwesen (1938), S. 1131 ff. und 1373 ff.

von Westenrieder, Lorenz: Erdbeschreibung der bairisch-pfälzischen Staaten, München 1784.

Wiedmann, Albert: Die sächsische Eisenbahn in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902.

Wielandt, F.: Das Staatsrecht des Großherzogtums Baden, in: Handbuch des öffentlichen Rechts, 3. Bd., 1. Halbband, Freiburg i.Br. 1895.

Wilhelmi, Hans Herbert: Staat und Staatseisenbahn. Die Entwicklung der Eisenbahnverfassungen in Deutschland, in: Archiv für Eisenbahnwesen (1963), S. 377 ff.

Wirmshofer, Josef: Art. "Öffentliche Verschuldungsstatistik", in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 11. Bd., Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1961, S. 193 ff.

Wirth, Max: Grundzüge der Nationalökonomie, 2. Bd., Köln 1859.

Wollheim, S.: Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815-40, Schriften des Landesamts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau, XIV, Frankfurt a.M. 1931.

Zachariä, Heinrich Albert: Die deutschen Verfassungsgesetze der Gegenwart, Göttingen 1855.

Zachariä von Lingenthal, Karl Samuel: Über das Schuldenwesen der Staaten des heutigen Europas, in: Jahrbücher der Geschichte und der Staatskunst, 2. Bd., 9. H., Leipzig 1830, S. 193 ff.

von Zedlitz-Neukirch, Leopold: Die Staatskräfte der Preußischen Monarchie unter Friedrich Wilhelm III. 3 Bde, Berlin 1828/30.

Zeumer, Karl: Zur Geschichte der Reichssteuer, in: Historische Zeitschrift, N.F., Bd. 45 (1898), S. 24 ff.

Zorn, Wolfgang: Handels- und Industriegeschichte Bayrisch-Schwabens 1648-1870, Augsburg 1961.

Zusammenstellung einiger geschichtlicher und statistischer Tatsachen aus dem Bereich der Staatsschuldenverwaltung im Königreich Sachsen, Dresden 1884.

Neuester actenmäßiger Zustand der sämtlichen unter landesfürstlicher und landschaftlicher Verwaltung stehenden Staatseinkünfte und Staatsausgaben in Baiern, Neuburg, Sulzbach und der Oberpfalz, 1. Teil, 1. Stück, o.O., 1801.

Lebenslauf

Am 8.Dezember 1937 wurde ich als Sohn des Fernmeldebeamten Karl Borchard und dessen Ehefrau Mathilde in Duderstadt (Niedersachsen) geboren. Vom Herbst des Jahres 1943 an besuchte ich die Volksschule und ab Ostern 1948 das Neusprachliche Gymnasium für Jungen in Duderstadt.Nachdem ich am 1.März 1957 die Reifeprüfung abgelegt hatte, studierte ich Wirtschafts- und Sozialwissenschaften an den Universitäten in Freiburg i.Br., Kiel und Göttingen.Am 4.Mai 1962 bestand ich die Diplom-Prüfung für Volkswirte an der Georg-August-Universität Göttingen.Anschließend besuchte ich im Rahmen eines Studentenaustauschprogramms die U.S.A. und arbeitete ein halbes Jahr in der Marketing-Abteilung der Firma Norma Hoffmann Bearings Corporation in Stamford,Connecticut. Im Frühjahr 1963 begann ich am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Göttingen bei Herrn Prof.Dr.W.Abel die vorliegende Untersuchung.Am 4.April 1966 trat ich in den Auswartigen Dienst der Bundesrepublik Deutschland.